Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10435

21. 04. 98

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften (Zweites Schadensersatzrechtsänderungsgesetz – 2. SchadÄndG)

A. Zielsetzung

Ziel des Gesetzentwurfs ist es, das außervertragliche Schadensersatzrecht unter Berücksichtigung der Interessen aller Betroffenen fortzuschreiben und neueren Entwicklungen und Erkenntnissen anzupassen.

B. Lösung

Der Entwurf sieht folgende wesentliche Neuerungen vor:

- Besserstellung von Kindern im Straßenverkehr – Haftungsausschluß des Kfz-Halters nur noch bei „höherer Gewalt" – keine Berücksichtigung des (Mit-)Verschuldens von Kindern unter 10 Jahren
- Einführung eines Auskunftsanspruchs des Geschädigten gegenüber dem pharmazeutischen Unternehmer und den zuständigen Behörden im Arzneimittelrecht
- Einführung eines Anspruchs auf Schmerzensgeld auch in der Gefährdungshaftung in Fällen einer schwerwiegenden und dauerhaften Verletzung bei gleichzeitiger Einführung einer Bagatellgrenze bei der verschuldensabhängigen Schmerzensgeldregelung
- Erhöhung und Harmonisierung der Höchstgrenzen im Bereich der Gefährdungshaftung
- Modifikation der Schadensberechnung bei der Behebung von Sachschäden

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Soweit durch die vorgeschlagenen Regelungen die Haftung ausgedehnt bzw. der Haftungsumfang erhöht wird, kann dies bei Realisierung der Haftung im Einzelfall auch zu finanziellen Mehrbelastungen von Bund, Ländern und Gemeinden als Haftungsschuldner führen. Die sich hieraus ergebenden Kosten lassen sich nicht quantifizieren.

2. Vollzugsaufwand

Keiner

E. Sonstige Kosten

Soweit durch die im Entwurf enthaltenen Haftungserweiterungen sonstige Haftungsschuldner betroffen sind, gelten die Ausführungen unter D. 1 entsprechend. Soweit von diesen zusätzlichen Kosten (Haftpflicht-)Versicherer betroffen sind, kann eine dadurch bedingte Prämienerhöhung nicht ausgeschlossen werden. Der Umfang dieser zusätzlichen Kosten ist nicht quantifizierbar.

Daneben enthält der Entwurf auch Vorschriften, die für Haftungsschuldner und Versicherer zu Kosteneinsparungen führen; die Höhe dieser Einsparungen ist aber ebenfalls nicht abschätzbar.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (121) – 400 10 – Ha 27/98

Bonn, den 21. April 1998

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften (Zweites Schadensersatzrechtsänderungsgesetz – 2. SchadÄndG)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 27. März 1998 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Dr. Helmut Kohl

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften (Zweites Schadensersatzrechtsänderungsgesetz – 2. SchadÄndG)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Arzneimittelgesetzes

§ 84 des Arzneimittelgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3018), zuletzt geändert durch das Gesetz vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. Der bisherige Wortlaut von Satz 1 wird Absatz 1.
2. Der bisherige Wortlaut von Satz 2 wird Absatz 2.
3. Nach Absatz 2 werden folgende neue Absätze 3 und 4 angefügt:

   „(3) Liegen tatsächliche Anhaltspunkte dafür vor, daß ein Arzneimittel einen Schaden verursacht haben kann, so kann der Betroffene vom pharmazeutischen Unternehmer Auskunft verlangen. Der Anspruch richtet sich auf die Mitteilung der dem pharmazeutischen Unternehmer bekannten Wirkungen und Nebenwirkungen sowie der ihm zur Kenntnis gelangten Anzeichen möglicher Nebenwirkungen, die von dem Arzneimittel bei seiner Anwendung am Menschen ausgehen oder ausgehen können, soweit dies zur Feststellung, ob ein Anspruch auf Schadensersatz nach diesem Gesetz besteht, erforderlich ist. Der Anspruch erstreckt sich auch auf sämtliche Erkenntnisse, die für die Bewertung der Vertretbarkeit schädlicher Wirkungen von Bedeutung sein können. Die §§ 259 bis 261 des Bürgerlichen Gesetzbuchs finden entsprechende Anwendung. Ein Auskunftsanspruch besteht insoweit nicht, als die Angaben auf Grund gesetzlicher Vorschriften geheimzuhalten sind oder die Geheimhaltung einem überwiegenden Interesse des pharmazeutischen Unternehmers entspricht.

   (4) Ein Auskunftsanspruch besteht unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 auch gegenüber den Behörden, die für die Zulassung und Überwachung von Arzneimitteln zuständig sind. Die Behörde ist zur Erteilung der Auskunft nicht verpflichtet, soweit die Angaben aufgrund gesetzlicher Vorschriften geheimzuhalten sind oder die Geheimhaltung einem überwiegenden Interesse des pharmazeutischen Unternehmers entspricht."

Artikel 2
Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs

Das Bürgerliche Gesetzbuch in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 400-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. § 249 wird wie folgt geändert:
   a) Der bisherige Wortlaut von Satz 1 wird Absatz 1.
   b) Der bisherige Wortlaut von Satz 2 wird Absatz 2.
   c) Nach Absatz 2 wird folgender neuer Absatz 3 angefügt:

      „(3) Bei der Beschädigung einer Sache beläuft sich der Geldbetrag nach Absatz 2 auf die nachgewiesenen Kosten der Reparatur. Soweit der Geschädigte auf die Wiederherstellung durch einen gewerblichen Betrieb verzichtet, bleiben die in dem Betrag nach Absatz 2 enthaltenen öffentlichen Abgaben bei der Feststellung des Schadensersatzes außer Ansatz."
2. § 253 wird wie folgt geändert:
   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
   b) Nach Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 2 angefügt:

      „(2) Ist in besonderen gesetzlichen Vorschriften vorgesehen, daß ohne Verschulden wegen eines Körper- oder Gesundheitsschadens Schadensersatz zu leisten ist, so kann der Verletzte im Falle einer schwerwiegenden und dauerhaften Beschädigung wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld verlangen. Die Vorschriften über den Umfang der Haftung nach diesen Gesetzen bleiben hierdurch unberührt."
3. § 825 wird wie folgt gefaßt:

   „§ 825

   Wer einen anderen durch Hinterlist, durch Drohung oder Mißbrauch eines Abhängigkeitsverhältnisses zur Vornahme oder Duldung sexueller Handlungen bestimmt, ist ihm zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet."
4. Nach § 839 wird folgender Paragraph eingefügt:

   „§ 839a

   (1) Erstattet ein vom Gericht ernannter Sachverständiger vorsätzlich oder grob fahrlässig ein unrichtiges Gutachten, so ist er zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der einem Verfahrensbeteiligten durch eine das Verfahren abschließende Entscheidung entsteht, die auf seinem Gutachten beruht.

   (2) § 839 Abs. 3 findet entsprechende Anwendung."

5. In § 844 Abs. 2 Satz 2, § 1913 Satz 2, § 1923 Abs. 2, §§ 2070, 2162 Abs. 2 und § 2178 wird das Wort „erzeugt" durch das Wort „gezeugt" ersetzt.

6. § 847 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Eine Entschädigung gemäß Absatz 1 ist nur zu gewähren, wenn der Schaden nicht geringfügig ist. Dies gilt nicht, wenn die Verletzung vorsätzlich begangen wurde."

Artikel 3

Änderung des Bundesberggesetzes

In § 117 Abs. 1 Nr. 1 des Bundesberggesetzes vom 13. August 1980 (BGBl. I S. 1310), zuletzt geändert durch das Gesetz vom ... (BGBl. I S. 215), werden die Angabe „500000" durch „eine Million" und die Angabe „30000" durch „60000" ersetzt.

Artikel 4

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. § 7 wird wie folgt geändert:

   a) Dem Absatz 1 werden folgende Sätze 2 und 3 angefügt:

   „War das Kraftfahrzeug im Zeitpunkt des Unfalls mit einem Anhänger verbunden, so ist dem Geschädigten neben dem Halter des Kraftfahrzeugs auch der Halter des Anhängers zum Schadensersatz verpflichtet. Für die Ausgleichspflicht zwischen den Haltern gilt § 17 entsprechend."

   b) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

   „(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird."

   c) Dem Absatz 3 wird folgender Satz 3 angefügt:

   „Die Sätze 1 und 2 finden auf die Benutzung eines Anhängers entsprechende Anwendung."

2. Nach § 7 wird folgender § 7a eingefügt:

   „§ 7a

   Wird ein Schaden bei dem Betrieb eines gepanzerten Gleiskettenfahrzeugs verursacht, findet § 12 keine Anwendung."

3. Dem § 9 wird folgender Satz 2 angefügt:

   „Ist der Schaden beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs entstanden und hat der Verletzte im Zeitpunkt des Unfalls das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet, bleibt sein mitwirkendes Verschulden, auch wenn der Schaden nicht nach den Vorschriften dieses Gesetzes geltend gemacht wird, bei der Entstehung des Schadens unberücksichtigt."

4. In § 10 Abs. 2 Satz 2 wird das Wort „erzeugt" durch das Wort „gezeugt" ersetzt.

5. § 12 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

   „(1) Der Ersatzpflichtige haftet

   1. im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen nur bis zu einem Kapitalbetrag von einer Million Deutsche Mark oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 60000 Deutsche Mark;

   2. im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis, unbeschadet der in Nummer 1 bestimmten Grenzen, nur bis zu einem Kapitalbetrag von insgesamt vier Millionen Deutsche Mark oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 240000 Deutsche Mark; diese Beschränkung gilt jedoch in den Fällen des § 8a Abs. 1 Satz 1 nicht für den ersatzpflichtigen Halter des Kraftfahrzeugs;

   3. im Falle der Sachbeschädigung, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, nur bis zu einem Betrag von 500000 Deutsche Mark."

6. Nach § 12 wird folgender neuer § 12a eingefügt:

   „§ 12a

   (1) Wird ein gefährliches Gut befördert, haftet der Ersatzpflichtige

   1. im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis, unbeschadet der in § 12 Abs. 1 Nr. 1 bestimmten Grenzen, nur bis zu einem Kapitalbetrag von insgesamt 15 Millionen Deutsche Mark oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 900000 Deutsche Mark,

   2. im Falle der Sachbeschädigung an unbeweglichen Sachen, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, bis zu einem Betrag von 15 Millionen Deutsche Mark,

   sofern der Schaden durch die die Gefährlichkeit des beförderten Guts begründenden Eigenschaften verursacht wird. Im übrigen bleibt § 12 Abs. 1 unberührt; § 12 Abs. 2 ist entsprechend anzuwenden.

   (2) Gefährliche Güter im Sinne dieses Gesetzes sind Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung auf der Straße nach den Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) (BGBl. 1969 II S. 1489) in der jeweils geltenden Fassung verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist.

   (3) Die Beförderung umfaßt den Zeitraum vom Beginn des Ladens der Güter auf das Fahrzeug zum Zweck der Beförderung bis zur Beendigung des Entladens einschließlich des zeitweiligen Aufenthalts im Verlaufe der Beförderung.

   (4) Absatz 1 ist nicht anzuwenden, wenn es sich um freigestellte Beförderungen gefährlicher Güter, Beförderungen in begrenzten Mengen oder in

Mengen, die nicht über den in Randnummer 10 011 der Anlage B zu dem in Absatz 2 genannten ADR-Übereinkommen festgelegten Grenzen liegen, handelt.

(5) Absatz 1 ist nicht anzuwenden, wenn der Schaden bei einer Beförderung entstanden ist, die ausschließlich innerhalb eines räumlichen Bereichs, zu dem die Öffentlichkeit keinen Zutritt hat, durchgeführt wird, und diese Beförderung einer anderen Tätigkeit untergeordnet sowie wesentlicher Bestandteil dieser anderen Tätigkeit ist."

7. § 16 wird wie folgt geändert:

   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

   b) Nach Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 2 angefügt:

   „(2) Hat der Verursacher eines beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs entstandenen Schadens im Zeitpunkt des Unfalls das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet, kann gegen ihn ein Anspruch auf Schadensersatz aus dem Unfallereignis, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nicht geltend gemacht werden. Die Haftung nach § 7 bleibt unberührt. Die Bestimmung des § 829 BGB findet entsprechende Anwendung."

Artikel 5

Änderung des Haftpflichtgesetzes

Das Haftpflichtgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Januar 1978 (BGBl. I S. 145) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Abs. 2 werden die Sätze 2 und 3 aufgehoben.

2. Dem § 4 wird folgender Satz angefügt:

   „Ist bei dem Betrieb einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn ein Schaden entstanden und hat der Verletzte im Zeitpunkt des Unfalls das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet, bleibt sein mitwirkendes Verschulden, auch wenn der Schaden nicht nach den Vorschriften dieses Gesetzes geltend gemacht wird, bei der Entstehung des Schadens unberücksichtigt."

3. In § 5 Abs. 2 Satz 2 wird das Wort „erzeugt" durch das Wort „gezeugt" ersetzt.

4. In § 9 wird die Angabe „dreißigtausend" durch die Angabe „60 000" ersetzt.

5. § 10 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 wird die Angabe „einhunderttausend" durch die Angabe „500 000" ersetzt.

   b) In Absatz 2 wird die Angabe „einhunderttausend" durch die Angabe „500 000" ersetzt.

6. § 12 wird wie folgt geändert:

   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

   b) Nach Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 2 angefügt:

   „(2) Hat der Verursacher eines beim Betrieb einer Schienenbahn oder Schwebebahn entstandenen Schadens im Zeitpunkt des Unfalls das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet, kann gegen ihn ein Anspruch auf Schadensersatz aus dem Unfallereignis, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nicht geltend gemacht werden. Die Haftung nach § 1 bleibt unberührt. Die Bestimmung des § 829 BGB findet entsprechende Anwendung."

Artikel 6

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch das Gesetz vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. In § 35 Abs. 2 Satz 2 wird das Wort „erzeugt" durch das Wort „gezeugt" ersetzt.

2. § 37 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

   „(2) Im Falle der Tötung oder Verletzung einer Person haftet der Ersatzpflichtige für jede Person bis zu einem Kapitalbetrag von einer Million Deutsche Mark oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich 60 000 Deutsche Mark."

3. § 50 wird wie folgt geändert:

   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

   b) In Absatz 1 wird die Angabe „35 000" durch die Angabe „50 000" ersetzt.

   c) Nach Absatz 1 werden folgende Absätze 2 und 3 angefügt:

   „(2) Zur Sicherung der in diesem Unterabschnitt genannten Schadensersatzforderungen ist der Luftfrachtführer verpflichtet, in einer durch Rechtsverordnung zu bestimmenden Höhe eine Haftpflichtversicherung abzuschließen oder durch Hinterlegung von Geld oder Wertpapieren eine Sicherheit zu leisten. Das gilt nicht, wenn der Bund oder ein Land Luftfrachtführer ist. Die nach Absatz 1 erforderliche Unfallversicherung kann auf die Pflicht nach diesem Absatz angerechnet werden. Wird zur Sicherung eine Haftpflichtversicherung abgeschlossen, so gelten für diese die besonderen Vorschriften des Gesetzes über den Versicherungsvertrag für die Pflichtversicherung.

   (3) Die Vorschriften des § 43 Abs. 2 bis 4 sind anzuwenden."

4. § 53 Abs. 3 wird aufgehoben.

Artikel 7

Änderung des Gesetzes über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen

§ 5 des Gesetzes über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen in der

im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 310-12, veröffentlichten bereinigten Fassung wird wie folgt gefaßt:

„§ 5

Die in diesem Gesetz bestimmten Vergünstigungen genießen Luftfahrzeuge aus Staaten, für die das Inkrafttreten des Abkommens vom 29. Mai 1933 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen (RGBl. 1935 II S. 301) im Bundesgesetzblatt bekanntgemacht worden ist."

Artikel 8

Übergangsregelung

(1) Dieses Gesetz findet vorbehaltlich des Absatzes 2 keine Anwendung, soweit das schädigende Ereignis vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eingetreten ist.

(2) Ist nach den Vorschriften des Bundesberggesetzes, des Straßenverkehrsgesetzes, des Haftpflichtgesetzes oder des Luftverkehrsgesetzes wegen der Tötung oder Verletzung eines Menschen Schadensersatz zu leisten, so kann der Ersatzberechtigte, soweit es nach seinen Verhältnissen aus Billigkeitsgründen erforderlich ist und dem Ersatzpflichtigen zugemutet werden kann, Schadensersatz bis zur Höhe der in den Artikeln 3, 4 Nr. 5 und 6, Artikel 5 Nr. 4 und Artikel 6 Nr. 2 bestimmten Beträge auch dann verlangen, wenn das schädigende Ereignis vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eingetreten ist. Dies gilt nicht, soweit nach diesen Gesetzen eine Schadensersatzpflicht bisher nicht bestand.

(3) Im übrigen findet Artikel 7 des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (BGBl. I S. 710) sinngemäß Anwendung.

Artikel 9

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt, soweit in Satz 2 nichts anderes bestimmt ist, am ... (einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) in Kraft. Die Artikel 3, 4 Nr. 5 und 6, Artikel 5 Nr. 4 und 5 und Artikel 6 Nr. 2 und 3 Buchstabe b treten am ... (einsetzen: Datum des ersten Tages des vierten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats) in Kraft.

Begründung

1. Allgemeines

1.1 Der Entwurf knüpft an das Gesetz vom 16. August 1977 zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften (BGBl. I S. 1577) an. Mit ihm soll das außervertragliche Schadensersatzrecht weiter überarbeitet, fortgeschrieben und in Kernbereichen verbessert werden.

1.1.1 Von den Änderungen des Entwurfs sind besonders hervorzuheben:

(1) die seit langem wegen der Veränderung der wirtschaftlichen Situation notwendige Anhebung der individuellen Haftungshöchstgrenzen (Artikel 3, 4 Nr. 5, Artikel 5 Nr. 4 und 5 sowie Artikel 6 Nr. 2 und 3),

(2) die Verbesserung der Haftungslage für Kinder unter 10 Jahren, die im Verkehr – insbesondere im Straßenverkehr – einen Unfall erleiden oder verursachen (Artikel 4 Nr. 1, 3 und 7 sowie Artikel 5 Nr. 2 und 6),

(3) die Neuregelung des Anspruchs auf Ersatz des immateriellen Schadens (Schmerzensgeld), durch die für schwerwiegende Fälle auch in der Gefährdungshaftung bei einer Gesundheitsbeschädigung ein Schmerzensgeld gewährt werden soll (Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b),

(4) die Einführung eines Auskunftsanspruchs in § 84 Arzneimittelgesetz, der sich sowohl gegen den pharmazeutischen Unternehmer als auch gegen die zuständigen Behörden richtet und durch den die Möglichkeiten des Geschädigten, seinen Schadensersatzanspruch im Prozeß durchzusetzen, wesentlich erleichtert werden,

(5) die Einführung einer Bagatellgrenze für die Gewährung eines Schmerzensgeldes nach § 847 BGB mit Ausnahme von Vorsatztaten und eine Beschränkung des auf der Basis der Gefährdungshaftungstatbestände gewährten Schmerzensgeldes auf Fälle schwerwiegender und dauerhafter Beschädigungen (Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b und Nr. 7),

(6) eine Modifikation der Schadensberechnung in den Fällen des Verzichts auf eine Wiederherstellung oder der Wiederherstellung in anderer Weise als durch Reparatur in einem gewerblichen Betrieb (Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe c).

1.2 Neben den unter 1.1 erwähnten zentralen Punkten des Gesetzentwurfs sind folgende weitere Regelungen enthalten:

(1) Im Bürgerlichen Gesetzbuch soll im Bereich der unerlaubten Handlungen (§§ 823ff. BGB) geregelt werden, daß

- der gerichtliche Sachverständige – unabhängig davon, ob er vereidigt worden ist oder nicht – für ein vorsätzlich oder grob fahrlässig unrichtig erstattetes Gutachten zivilrechtlich verantwortlich gemacht werden kann (Artikel 2 Nr. 4),
- § 825 BGB (Bestimmung zur Beiwohnung) zu einer jedermann in seiner sexuellen Selbstbestimmung schützenden Vorschrift umgearbeitet wird (Artikel 2 Nr. 3).

(2) Im Straßenverkehrsgesetz sind ergänzend folgende Änderungen vorgesehen:

- Insbesondere zur Verbesserung des Schutzes der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer – vor allem der Kinder – wird die Entlastungsmöglichkeit des unabwendbaren Ereignisses gestrichen und durch diejenige der höheren Gewalt ersetzt (Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe b).
- Zudem soll im Bereich des motorisierten Straßenverkehrs der Einwand des Mitverschuldens zu Lasten eines Kindes, das das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat, unabhängig von der Anspruchsgrundlage wegfallen (Artikel 4 Nr. 3 und 7 Buchstabe b).
- Darüber hinaus soll die Haftung für den Halter eines Anhängers für Schäden beim Betrieb des aus Kraftfahrzeug und Anhänger bestehenden Gespanns eingeführt werden (Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe a).
- Des weiteren soll die bereits nach der geltenden Rechtslage bestehende Haftung für gepanzerte Gleiskettenfahrzeuge von der Haftungshöchstgrenze nach § 12 StVG ausgenommen werden (Artikel 4 Nr. 2).
- Letztlich soll der Transport gefährlicher Güter auf der Straße ausdrücklich in der Gefährdungshaftung des Straßenverkehrsgesetzes verankert und – soweit der Schaden auf dem beförderten gefährlichen Gut beruht – mit besonderen Haftungshöchstgrenzen versehen werden (Artikel 4 Nr. 6).

(3) Im Haftpflichtgesetz soll neben der Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen im wesentlichen – und nur soweit der Schienen- und Schwebebahnverkehr betroffen ist – der Einwand des Mitverschuldens zu Lasten eines Kindes, das das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat, ebenso wie im Straßenverkehr wegfallen (Artikel 5 Nr. 2 und 6 Buchstabe b).

(4) Im Luftverkehrsgesetz ist zudem vorgesehen,

- die obligatorische Passagier-Unfallversicherung nach § 50 Luftverkehrsgesetz (Arti-

kel 6 Nr. 3 Buchstabe a) betragsmäßig fortzuschreiben und

- die aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG vom 24. August 1992 Nr. L 240/1; dort Artikel 7) bestehende Pflicht zur Haftungsdeckung zu konkretisieren (Artikel 6 Nr. 3 Buchstabe c).

(5) Letztlich ist vorgesehen, die Bekanntmachungsmodalitäten nach dem Gesetz über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen zu vereinfachen (Artikel 7).

1.3 Insbesondere der Vorschlag zur Gewährung eines Anspruchs auf Schmerzensgeld unabhängig von der Haftungsgrundlage sowie derjenige zur Verbesserung der Haftungslage für Kinder beinhalten – gemessen am bisherigen Recht – deutliche Verbesserungen für den Geschädigten. Beide werfen allerdings im Gegenzug die Frage auf, ob die damit verbundenen Mehraufwendungen derzeit wirtschaftlich verantwortbar sind.

Bislang ist es nicht gelungen, die durch diese beiden Haftungsverbesserungen entstehenden zusätzlichen Aufwendungen zu quantifizieren. Hinsichtlich einer Gewährung von Schmerzensgeld in den Fällen der Gefährdungshaftung lassen sich – abgesehen von einigen Grundannahmen, die unter Ziffer 2.2 dargestellt werden – keine Aussagen treffen; auch für die Verbesserung der Situation der Kinder liegen keine verwertbaren Kostenschätzungen vor. Die Mehraufwendungen für die Verbesserung des Schmerzensgeldes werden – entsprechend dem Anwendungsbereich der einzelnen Schmerzensgeldvorschriften – vorwiegend die Wirtschaft treffen, während diejenigen infolge der Verbesserung der Haftungssituation für Kinder auf dem Wege einer möglichen Prämienerhöhung der Verkehrs-Haftpflichtversicherung auf die versicherungspflichtigen Fahrzeughalter umgelegt werden, letztlich aber auch indirekt die Wirtschaft berühren.

Stellt man dem die vorgeschlagenen Kompensationsregelungen (vgl. bei 1.1.2; allgemeine Bagatellgrenze beim Schmerzensgeld und Beschränkung des Gefährdungshaftungs-Schmerzensgeldes auf schwerwiegende Fälle, sowie Modifikation der Schadensberechnung in den Fällen der „Selbstreparatur") gegenüber, kann zwar nicht mit Sicherheit gesagt werden, daß damit eine ausgeglichene Bilanz zwischen den Verbesserungen der Haftung und den Beschränkungen erreicht werden kann. Tendenziell ist mit diesen Maßnahmen allerdings ein nicht unerheblicher Ausgleich für die Haftungsverbesserungen verbunden. Insgesamt wird jedenfalls auf diesem Weg eine gewisse Umschichtung und Konzentration der für den Schadensausgleich und die Deckung einzusetzenden, ihrer Natur nach beschränkten Mittel erreicht, der weg von überzogenen Ersatzleistungen für Sachschäden hin zu Personenschäden und auch dort – nun allerdings unabhängig von der Haftungsanspruchsgrundlage – zu den schwerwiegenden Beschädigungen strebt.

1.4 Die Kompetenz des Bundes zur Neuregelung der vorgeschlagenen Fortschreibungen des Haftungsrechts ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1, 11, 22 und 23 GG. Die weitere Aufrechterhaltung gleichwertiger Lebensverhältnisse und die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse, insbesondere auch das Recht des Geschädigten und des Haftungsschuldners – unabhängig vom Ort der Schädigung oder der Geltendmachung des Schadens – unter denselben Voraussetzungen und in demselben Umfang Schadensersatz zu erhalten bzw. sich einem derartigen Risiko ausgesetzt zu sehen, machen eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich (Artikel 72 Abs. 2 GG).

2. Die wichtigsten Regelungen des Gesetzes

2.1 Die Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen

Die von einem Verschulden unabhängigen Haftungssysteme (Gefährdungshaftungen) des Arzneimittelgesetzes, des Bundesberggesetzes, des Straßenverkehrsgesetzes, des Haftpflichtgesetzes sowie des Luftverkehrsgesetzes enthalten Haftungshöchstgrenzen, die sich auf den einzelnen Geschädigten beziehen. Während im Arzneimittelgesetz erst 1994 die dortige Haftungshöchstgrenze von 500000 Deutsche Mark auf eine Million Deutsche Mark verdoppelt worden ist, ist die letzte Erhöhung für die anderen Haftungssysteme zuletzt vor über 15 Jahren erfolgt (1977 im Straßenverkehrsgesetz, im Haftpflichtgesetz – und für Teilbereiche – im Luftverkehrsgesetz sowie 1980 im Bundesberggesetz).

Die gegenwärtigen Höchstbeträge für die Haftung in den zuletzt genannten Vorschriften stellen den hinreichenden Schutz der Geschädigten in den Fällen, in denen sich die Haftung ausschließlich aus diesen Bestimmungen ergibt, nicht mehr sicher. Durch die Entwicklung der Arbeitsverdienste seit der letzten Festsetzung der Haftungshöchstbeträge, die ein wesentliches Kriterium für die Bemessung des Ersatzes – insbesondere der Rentenbeträge – sein muß, wird dies besonders deutlich. Nach dem statistischen Jahrbuch 1995 für die Bundesrepublik Deutschland, das Zahlenvergleiche bis zurück in das Jahr 1977 zuläßt, haben sich die Indizes der durchschnittlichen Bruttowochenverdienste der Arbeiter in der Industrie und die durchschnittlichen Bruttomonatsverdienste der Angestellten in Industrie und Handel (Index für Industrie, Handel, Kreditinstitute und Versicherungsgewerbe) wie folgt entwickelt (S. 568, 581; Angaben betreffen nur alte Bundesländer; nach dem Jahrbuch 1996 ist von einem weiteren Anstieg der Vergleichszahlen auszugehen):

Index der Bruttoverdienste
(1985 = 100)

Jahr	Arbeiter		Angestellte Monatsverdienst
	Stundenverdienst	Wochenverdienst	
1977	69,4	71,3	68,3
1980	82,5	84,4	82,0
1985	100,0	100,0	100,0
1990	122,5	119,6	119,5
1991	130,0	125,7	126,3
1992	137,7	132,0	133,3
1993	144,8	134,8	138,5
1994	149,5	140,3	141,8
Anstieg ca.	*115 %*	*97 %*	*107 %*

Damit sind die verfügbaren Einkommen (Wochen-/Monatsverdienste) gegenüber dem Stand von 1977 um durchschnittlich ca. 106 % gestiegen. Der Preisindex für die (allgemeine) Lebenshaltung hat sich demgegenüber zwar nicht in gleichem Umfang erhöht; er ist – bezogen auf 1985 = 100 – von 73,9 im Jahre 1977 auf 123,5 im Jahre 1994 (Statistisches Jahrbuch 1995 a. a. O., S. 632), d. h. um rund 67 % gestiegen. Eine Erhöhung der Entschädigungsbeträge sollte sich jedoch primär an der Entwicklung der Einkommen orientieren. Dies gilt insbesondere für die Bemessung der Rentenbeträge; hier würde eine Beschränkung auf die Entwicklung der Lebenshaltungskosten ein Abkoppeln der Betroffenen von der allgemeinen Einkommensentwicklung bedeuten, was nicht zu vermitteln wäre.

Berücksichtigt man ergänzend, daß der in den letzten 20 Jahren seit der Festlegung der bisher geltenden Höchstbeträge allgemein gestiegene Lebensstandard auch zu erheblich höheren Schadensfaktoren geführt hat, so gebietet es diese wirtschaftliche Entwicklung bei der notwendigen Gesamtbetrachtung aller Faktoren, den Haftungshöchstbetrag von bisher 500 000 Deutsche Mark zu verdoppeln und auf eine Million Deutsche Mark festzusetzen. Dadurch werden im übrigen nur die Erkenntnisse nachvollzogen, die im Rahmen des Fünften Gesetzes zur Änderung des Arzneimittelgesetzes (BGBl. 1994 I S. 2071) bereits 1994 zu einem Haftungshöchstbetrag von einer Million Deutsche Mark geführt haben (§ 88 AMG).

Vor diesem Hintergrund ist es zudem geboten, den bisherigen Höchstbetrag für die Jahresrente von 30 000 Deutsche Mark auf 60 000 Deutsche Mark zu erhöhen. Dies ermöglicht eine maximale Monatsrente von 5 000 Deutsche Mark. Dieser Betrag liegt zwar über dem durchschnittlichen Bruttomonatseinkommen der Arbeiter in der Industrie (Statistisches Jahrbuch 1995 a. a. O., S. 571) in Höhe von 4 125 Deutsche Mark, aber unter dem durchschnittlichen Bruttomonatseinkommen eines männlichen Angestellten in Industrie und Handel (Statistisches Jahrbuch 1995 a. a. O., S. 582). Dieses beträgt für kaufmännische Angestellte 5 611 Deutsche Mark und für technische Angestellte 6 416 Deutsche Mark. Insgesamt ist auch diese Verdoppelung deshalb gerechtfertigt, zumal es sich bei dem Betrag von monatlich 5000 Deutsche Mark nicht um einen zu leistenden Pflichtbetrag handelt. Es ist auch weiterhin nur bis zur Höhe des tatsächlich im Einzelfall entstandenen Schadens zu bezahlen; die Höchstbetragsgrenze ist im wesentlichen nur für die Fälle von Bedeutung, in denen der tatsächliche Schaden darüber hinausgehen sollte.

2.2 Die Ausweitung der Ansprüche auf Ersatz des immateriellen Schadens (Schmerzensgeld)

Ein weiterer Schwerpunkt des Gesetzes liegt in der Einführung eines Anspruchs auf Ersatz des immateriellen Schadens (Schmerzensgeld), bei den praktisch bedeutsamsten Bereichen der von einem Verschulden unabhängigen Haftung, den Gefährdungshaftungstatbeständen.

Das geltende deutsche Zivilrecht gewährt bisher Schmerzensgeld nahezu ausschließlich im Rahmen der verschuldensabhängigen Deliktshaftung. Bei den verschuldensunabhängigen Haftungsregelungen (Gefährdungshaftung) wird hingegen Schmerzensgeld regelmäßig nicht zugebilligt. Ob diese Differenzierung sachgerecht sei, wird seit längerem kontrovers diskutiert.

Zum einen wird immer wieder hervorgehoben, daß die unterschiedliche Regelung des Schmerzensgeldes eine Besonderheit des deutschen Rechts darstellt. Selbst dem deutschen Recht vergleichbare ausländische Rechtsordnungen, insbesondere in Europa, die ebenfalls ein System spezialgesetzlich geregelter Gefährdungshaftungstatbestände haben, kennen eine solche Differenzierung zu Lasten des Geschädigten nicht. Bereits dies zeige, daß die Einführung von Schmerzensgeldansprüchen keine unüberwindbaren dogmatischen Schwierigkeiten bereiten könne. Zum anderen werde von der Rechtspraxis ohnehin sehr häufig auf denselben Einzelfall parallel zur Gefährdungshaftung auch die Deliktshaftung herangezogen, um Schmerzensgeld zusprechen zu können; dabei und dadurch werde ohnehin ein wesentliches Ziel der Gefährdungshaftung, nämlich für bestimmte Bereiche Ausgleichsmechanismen auf der Grundlage einer einfachen objektiven Risikozuweisung zu schaffen, praktisch außer Kraft gesetzt.

Demgegenüber wird eingewandt, daß – ausgehend von dem Verschuldensprinzip als einem fundamentalen Zurechnungskriterium unserer Rechtsordnung – die Gefährdungshaftung sich als eine im Interesse des Geschädigten geschaffene Ausnahmeregelung darstelle, die entsprechend ihrem Ausnahmecharakter in ih-

rer Reichweite auf das unabdingbar Notwendige zu beschränken sei. Weiter wird vorgebracht, das Schmerzensgeld habe neben der für jede Haftungsregelung typischen Funktion eines Ausgleichs für erlittene Nachteile auch die Aufgabe einer Sanktion für ein regelwidriges vorwerfbares Verhalten (Genugtuungsfunktion). An dem letzteren fehle es aber gerade bei der Gefährdungshaftung, bei der ohne Verschulden gehaftet wird.

Aus beiden Positionen läßt sich kein zwingendes juristisch-dogmatisches Pro oder Kontra ableiten. Im Grunde war die Frage daher unter dem Gesichtspunkt der Zweckmäßigkeit und unter Abwägung der Verbesserung des Opferschutzes unter Berücksichtigung ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen zu entscheiden.

Hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der vorgeschlagenen gesetzlichen Maßnahmen ist auch darauf hinzuweisen, daß sämtliche Gefährdungshaftungstatbestände von dem übergreifenden Institut des allgemeinen Deliktsrechts überlagert werden, das bei Begründung eines Schuldvorwurfs auch die Gewährung von Schmerzensgeld vorsieht. Diese Deckungsgleichheit bedeutet, daß in allen Fällen der Gefährdungshaftung, bei denen ein Körperschaden auszugleichen ist, immer auch geprüft werden muß, ob die Voraussetzungen der Deliktshaftung vorliegen, damit über die Gewährung oder Nichtgewährung des Schmerzensgeldes entschieden werden kann. Dadurch wird ein wesentliches Ziel der Gefährdungshaftung, nämlich für bestimmte Bereiche Ausgleichsmechanismen auf der Grundlage einer einfachen objektiven Risikozuweisung zu schaffen, praktisch außer Kraft gesetzt. Die in diesem Zusammenhang zu beobachtende, ausufernde Postulierung von Verkehrs- oder Verkehrssicherungspflichten zur Begründung des Schuldvorwurfs hat in der Substanz für viele Bereiche der Deliktshaftung einen in den Ergebnissen einer Gefährdungshaftung angenäherten Schutz erzeugt. Eine positive Regelung hätte neben einer Erleichterung der Situation des Geschädigten damit wahrscheinlich auch – zumindest in den Fällen einer schwerwiegenden und dauerhaften Beschädigung – einen erheblichen Rationalisierungseffekt für die gerichtlichen Verfahren.

Sehr viel schwerwiegender sind die ökonomischen Aspekte eines solchen Schritts. Dabei ist neben den – kaum quantifizierbaren – finanziellen Auswirkungen für die Versicherungssysteme und für die Wirtschaft auch die psychologische Wirkung eines solchen Schritts und der derzeitige wirtschaftspolitische Hintergrund in die Betrachtungen mit einzubeziehen.

Die finanziellen Auswirkungen der allgemeinen Einführung eines Schmerzensgeldes in der Gefährdungshaftung lassen sich derzeit nicht exakt quantifizieren. Sie lassen sich jedoch auf ein für die Anforderungen der Gesetzgebung handhabbares Maß eingrenzen. Für die dabei anzustellenden Betrachtungen ist wiederum maßgeblich, daß die Gefährdungshaftung von der allgemeinen Deliktshaftung überlagert wird. Mit der Einführung des Schmerzensgeldes in den Gefährdungshaftungsfällen werden nämlich nur dort Mehrbelastungen bewirkt, wo bislang eine deliktische Haftung nicht eingreift. Größere Auswirkungen werden sich vor diesem Hintergrund weitgehend nur im Bereich der Arzneimittelhaftung ergeben. Anders als die allgemeine Produkthaftung (Produkthaftungsgesetz [vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 5 ProdHaftG] und §§ 823ff. BGB), sieht die Haftung nach § 84 AMG nämlich vor, daß auch für Entwicklungsrisiken gehaftet werden soll. Angesichts der ausgebreiteten Zulassungsüberprüfungen von Arzneimitteln, wird davon auszugehen sein, daß aber gerade in dem Bereich der nicht erkennbaren und nicht prognostizierbaren Nebenwirkungen (und dies sind im Kern die Entwicklungsrisiken) die Hauptschadensursachen liegen. Auch hier kann aber der Gedanke der Haftung wegen Verletzung von Produktbeobachtungspflichten eine Rolle spielen, da sich in zeitlicher Abfolge manifestierende Entwicklungsrisiken letztlich auch heute schon zu deliktischen Ansprüchen unter Einschluß von Schmerzensgeld führen können.

Eine isolierte Einführung von Schmerzensgeldansprüchen für einzelne (weitere) Gefährdungshaftungstatbestände – wie sie von verschiedenen Seiten für möglich gehalten wird – kommt demgegenüber nicht in Betracht. Da die als Element der Begründung für das Schmerzensgeld angeführte „Genugtuungsfunktion" bei der Gefährdungshaftung keine Rolle spielen kann, ist ausschließlich die Perspektive des Opfers und die Ausgleichsfunktion des Schmerzensgeldes maßgeblich. Für das Opfer ist es aber gleichgültig, ob es den Körperschaden aufgrund eines fehlerhaften Arzneimittels, eines fehlerhaften Produkts, einer Umweltbeeinträchtigung oder durch einen Verkehrsunfall erleidet. Eine solche isolierte, auf einzelne Gefährdungshaftungsbereiche begrenzte Maßnahme würde letztlich einen unübersehbaren Verstoß gegen die Prinzipien der inneren Stimmigkeit und Rationalität der Privatrechtsordnung darstellen. Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung bei der Beratung der jüngeren Gefährdungshaftungsregelungen (Produkthaftungsgesetz – vgl. Drucksache 11/5520 S. 16; Umwelthaftungsgesetz; Gentechnikgesetz) stets darauf verwiesen, daß die Frage des Schmerzensgeldes ein Querschnittsproblem sei, das nur einheitlich angegangen werden könne. Dies bezweckt der vorliegende Entwurf.

Allerdings sollen die Schmerzensgeldansprüche im Rahmen der Gefährdungshaftung nicht ohne Einschränkungen gewährt werden. Bereits auf der Grundlage des § 847 BGB ist anerkannt, daß die Ausgleichs- und Genugtuungs-

funktion des Anspruchs die Zuerkennung von Schmerzensgeld bei Bagatellverletzungen nicht rechtfertigt. Dies muß erst recht in den Fällen gelten, in denen das Schmerzensgeld auf der Grundlage einer Gefährdungshaftung gewährt wird, es auf Verschuldensgesichtspunkte nicht ankommt und somit auch die Genugtuungsfunktion keine Rolle spielt. Im übrigen darf die Schwelle für die Zuerkennung von Schmerzensgeld nicht zu niedrig angesetzt werden, um auch bei schwerwiegenden Verletzungen wirklich angemessene Beträge leisten zu können.

Eine billige Entschädigung in Geld soll deshalb nur verlangt werden können, soweit der Schaden in einer schwerwiegenden und dauerhaften Verletzung des Körpers oder der Gesundheit besteht. Damit wird die Zuerkennung des Anspruchs an zwei kumulativ zu erfüllende Kriterien geknüpft.

Zum einen muß die Verletzung einen gewissen Schweregrad aufweisen. Die Vorschrift verwendet hier – in bewußter Abweichung von der neu geschaffenen Regelung in § 847 Abs. 2 BGB – den positiv formulierten Begriff einer „schwerwiegenden" Beschädigung. Dieses Kriterium ist nicht bereits dann erfüllt, wenn die Schwelle der Geringfügigkeit in § 847 BGB überschritten wurde, sondern die hierdurch erfaßten Verletzungen müßten die körperliche Unversehrtheit des Geschädigten in noch stärkerem Maße beeinträchtigt haben. Einzelheiten hierzu müssen freilich der Rechtsprechung überlassen bleiben.

Die Verletzung muß aber auch dauerhaft sein. Diesem Merkmal kommt eine eigenständige einschränkende Bedeutung dergestalt zu, daß wegen einer schwerwiegenden Verletzung auch Dauerfolgen vorliegen müssen. Umgekehrt ist die Voraussetzung einer schwerwiegenden Verletzung nicht bereits in jedem Fall einer dauerhaften Beeinträchtigung durch die Verletzungsfolgen gegeben.

Als Standort für die vorgeschlagene Schmerzensgeldregelung wurde § 253 Abs. 2 BGB gewählt. Dies mag auf den ersten Blick ungewöhnlich erscheinen, da § 253 BGB selbst nur auf weitere durch Gesetz bestimmte Schmerzensgeldtatbestände verweist. Andererseits wird durch die Regelung an für jedermann sichtbarer Stelle die von Absatz 1 der Vorschrift ausgehende Sperrwirkung eines Schadensersatzes für immaterielle Schäden durchbrochen. Die Alternative zu diesem Standort wäre gewesen, in jeden einzelnen Gefährdungshaftungstatbestand eine Schmerzensgeldregelung aufzunehmen. Dies wäre zum einen regelungstechnisch weitaus aufwendiger gewesen. Insbesondere aber wird durch den Standort des § 253 BGB unterstrichen, daß es sich bei der Schmerzensgeldfrage um ein Querschnittsproblem handelt, das nur einheitlich einer Lösung zugeführt werden kann.

2.3 Verbesserung der Situation der Kinder im Straßenverkehr

Ziel des Gesetzgebungsvorhabens ist es auch, die haftungsrechtliche Situation – vor allem – der Kinder im Straßenverkehr im Verhältnis zum motorisierten Straßenverkehr nachhaltig zu verbessern.

Kinder sind nach ihren körperlichen Bedingungen und kindlichen Eigenheiten, wie Lauf- und Erprobungsdrang, Impulsivität, Affektreaktionen, mangelnde Konzentrationsfähigkeit, gruppendynamisches Verhalten etc. zu einem „verkehrsgerechten Verhalten" oft nicht in der Lage. Nach Auffassung der Kinderpsychologie können Kinder daher zumindest bis zum 10. Lebensjahr Entfernungen und Geschwindigkeiten nicht richtig einschätzen. Dies wirkt sich insbesondere gegenüber dem motorisierten Straßenverkehr aus. Es wurde daher wiederholt von verschiedenen Seiten (Teile der Rechtswissenschaft und -praxis, Deutscher Verkehrsgerichtstag, ADAC und Versicherungswirtschaft) angeregt, nicht nur den Unabwendbarkeitsbeweis des § 7 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes gegenüber Kindern bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres abzuschaffen, sondern auch den Einwand der Mithaftung (§ 9 StVG) im Verhältnis zum motorisierten Straßenverkehr gegenüber Kindern bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres auszuschließen. Diesen Anregungen folgt der Entwurf in vollem Umfang.

Die dadurch bewirkte haftungsrechtliche Besserstellung von Kindern könnte freilich über die allgemeinen haftungsrechtlichen Vorschriften wieder zunichte gemacht werden, wenn diese uneingeschränkt anwendbar blieben. In diesem Fall könnte der geschädigte Halter bzw. Führer eines Kraftfahrzeugs nämlich den ihm entstandenen Schaden über das allgemeine Deliktsrecht geltend machen bzw. dem Kind, das seine Ansprüche ihm gegenüber geltend macht, den Einwand des Mitverschuldens nach § 254 BGB entgegenhalten. Deshalb sieht der Entwurf vor in § 9 Satz 2 und § 16 Abs. 2 des Entwurfs eine den vorgenannten Gesetzesänderungen korrespondierende Einschränkung der Haftung des Kindes aufgrund sonstiger bundesrechtlicher Vorschriften aufzunehmen.

2.4 Neuregelung des Schadensersatzes bei Beschädigung einer Sache

Weiterhin soll der Schadensersatzanspruch des Geschädigten bei Reparatur einer Sache neu geregelt werden. Nach § 249 kann jeder, der einen Körper- oder Sachschaden erlitten hat, frei darüber entscheiden,

– ob er die erforderliche Reparatur durch den Schädiger ausführen läßt (Naturalrestitution; das ist der gesetzliche Regelfall, der aber keine praktische Bedeutung mehr hat),

– ob er einen Reparaturbetrieb beauftragt und den erforderlichen und geforderten Rechnungsbetrag beim Schädiger einfordert oder

– ob er von der Reparatur ganz oder teilweise absieht oder diese selbst ausführt und sich den Betrag, der für die Reparatur in einer Werkstatt angefallen wäre, vom Schädiger ausbezahlen läßt (sog. fiktive Abrechnung).

Diese Dispositionsfreiheit des Geschädigten soll durch den Gesetzentwurf nicht angetastet werden; vielmehr soll der Geschädigte auch künftig frei darüber entscheiden können, ob er die Reparatur durchführt oder durchführen läßt oder ob er den Geldbetrag anderweitig verwendet.

Es ist jedoch in den zurückliegenden Jahren zunehmend deutlich geworden, daß die von der Rechtsprechung der fiktiven Abrechnung zugrunde gelegte Bezugsgröße, nämlich die „für die Behebung des Schadens üblicherweise erforderlichen Reparaturkosten" (vgl. z.B. BGH NJW 1973, 1647; BGH VersR 1985, 865; BGH NJW 1989, 3009; BGH NJW 1992, 1618) einen zwar rechtssystematisch überzeugenden, volkswirtschaftlich und rechtspolitisch aber bedenklichen Ansatz darstellt. Einzuräumen ist, daß diese Kosten den Marktpreis für denjenigen Aufwand beinhalten, der für die Behebung des Schadens erforderlich ist. Diese Betrachtung klammert aber aus, daß in diesen Preis zu einem erheblichen Teil preisbildende Faktoren eingehen, deren Wert den an dem Reparaturvorgang direkt Beteiligten in keiner Weise zugute kommt, da es sich um „durchlaufende Posten" in Form von Steuern, Abgaben und Lohnnebenkosten handelt. Als Bestandteile des Preises gehen sie in die Schadensersatzsumme ein; der Geschädigte hat jedoch im Fall einer anderweitigen Herstellung als durch Reparatur durch einen gewerblichen Betrieb aus dem ihm zufließenden Schadensersatz keinerlei Ausgaben dieser Art zu entrichten. Sieht man einmal von den reinen Sachkosten einer Reparatur ab, so steht fest, daß der Geschädigte, der seinen Schaden selbst repariert, für seine Mühewaltung in Form dieses Schadensersatzes einen ungleich höheren Betrag vereinnahmt, als der mit der Reparatur beauftragte Arbeitnehmer netto erhält, sowie das Reparaturunternehmen an Gewinn aus diesem Geschäft erzielt.

In diesem Zusammenhang muß man sehen, daß das Gesamtvolumen der auf die fiktive Abrechnung entfallenden Geldmittel nach Angaben der Versicherungswirtschaft 1994 bereits ca. drei Milliarden Deutsche Mark (12% des Gesamtaufwands für Fahrzeugschäden) betragen hat. Wertet man die hohe Belastung der Erwerbsarbeit mit öffentlichen Abgaben zunehmend als volkswirtschaftlich problematisch, so erscheint eine Regelung naheliegend, die vorsieht, daß bei der Bemessung des fiktiven Schadensersatzes diese „durchlaufenden Posten" außer Betracht bleiben. Dies entspricht im übrigen auch einem Petitum des 34. Deutschen Verkehrsgerichtstags (Januar 1996), der aus diesen Gründen vorgeschlagen hat, den Ersatz der fiktiven Reparaturkosten einzuschränken, um auf diese Weise freie Mittel für höhere Schmerzensgeldbeträge zu bekommen.

Dem könnte allerdings entgegengehalten werden, daß es dann für den Schädiger vom Zufall abhängt, ob er einen hohen oder niedrigen Schadensersatz für ein feststehendes Schadensereignis bezahlen muß. Dieser Gesichtspunkt ist unter rechtlichen Gesichtspunkten sicher von nicht unerheblichem Gewicht; bei wirtschaftlicher Betrachtung kann er aber vernachlässigt werden, weil vor allem bei den hier im Vordergrund stehenden Autoreparaturen nach Verkehrsunfällen die Schäden durch Versicherungen abgedeckt sind und die durch eine solche Kürzung der Schadensersatzleistungen bewirkten Einsparungen Spielräume für Prämiensenkungen oder Leistungsverbesserungen eröffnen, die dann ihrerseits der Allgemeinheit der Versicherten zugute kommen.

Für eine entsprechende Regelung, die zugleich dem Grundgedanken der Naturalrestitution als gesetzlichen Regelfall wieder verstärkt Geltung verschaffen würde, bieten sich zwei Wege an:

– Der eine bestünde in der Einführung eines pauschalen Abschlags – mit oder ohne einzelfallbezogener Korrekturmöglichkeit – auf die ermittelten fiktiven Kosten, wenn nicht eine Reparaturrechnung eines niedergelassenen Gewerbebetriebs vorgelegt wird. Eine solche Regelung hätte den Vorzug der konkreten Voraussehbarkeit und einer einfachen Handhabung.

– Die andere Alternative bestünde in einer allgemeinen Regelung, die es den Gerichten ermöglicht, bei der fiktiven Schadensberechnung die „durchlaufenden Posten" außer Ansatz zu lassen. Damit könnte den Besonderheiten des Einzelfalles Rechnung getragen werden, insbesondere wäre es dann möglich, das Verhältnis von Sach- und Arbeitskosten, die unterschiedlich belastet sind, in einer alle Gegebenheiten berücksichtigenden Weise zu fixieren.

3. Kosten des Entwurfs

3.1 Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Durch die in dem Entwurf enthaltenen Vorschriften zur Erweiterung der Haftung dem Grund und dem Umfang nach, kann sich im Einzelfall eine Belastung der öffentlichen Haushalte mit zusätzlichen Ausgaben ergeben, soweit Bund, Länder oder Kommunen Haftungsschuldner sind. Dem steht die Entlastung der öffentlichen Haushalte durch die im Entwurf enthaltenen Kompensationsregelungen, insbesondere bei der Schadensberechnung, gegenüber.

Der Umfang zusätzlicher Kosten und der diesen gegenüberstehenden Entlastung ist im einzelnen nicht quantifizierbar, da keine Möglichkeit besteht, aufgrund der rechtstatsächlichen Ausgangsdaten auf den Eintritt zukünftiger Schadensereignisse und die hieraus resultierenden Schadenskosten zu schließen.

3.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Soweit der Entwurf eine Haftungserweiterung bewirkt, kann dies zu zusätzlichen Ausgaben für die Unternehmen führen, soweit sie als Haftungsschuldner betroffen sind. Soweit das Haftungsrisiko durch Versicherungssysteme abgedeckt wird, ist auch eine Auswirkung auf die Prämien nicht auszuschließen.

Die Höhe dieser zusätzlichen Belastungen kann aus den unter 3.1 aufgeführten Gründen ebenso wenig angegeben werden wie die Höhe der durch die im Entwurf enthaltenen Kompensationsregelungen erreichbaren Entlastungen. Es ist aber davon auszugehen, daß sich wegen des Zusammenwirkens von möglichen Zusatzkosten und zu erwartender Entlastung aufgrund der Kompensationsregelungen keine erheblichen Belastungen einstellen werden.

3.3 Preiswirkungsklausel

Es kann nicht ausgeschlossen werden, daß die Fortschreibungen der Haftung im Wege einer Erweiterung des für sie bestehenden Versicherungsschutzes letztendlich Auswirkungen auf die Versicherungsprämien haben. Dies könnte das Verbraucherpreisniveau direkt beeinflussen, soweit die Verbraucher als Versicherungsnehmer betroffen sind, aber auch indirekt insoweit zu Belastungen führen, als Unternehmen die ggf. sie betreffenden Prämienerhöhungen in die Gestaltung der Preise einfließen lassen. Allerdings dürften die im Entwurf enthaltenen Be- und Entlastungen einander im wesentlichen kompensieren.

Letztlich sind – gesamtwirtschaftlich betrachtet – keine spürbaren Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau zu erwarten.

4. Zu den einzelnen Vorschriften

4.1 Zu Artikel 1 – Änderung des Arzneimittelgesetzes

Die vorgesehenen Regelungen wollen die beweisrechtliche Lage des Arzneimittelgeschädigten verbessern, indem sie zu seinen Gunsten einen Auskunftsanspruch sowohl gegenüber dem pharmazeutischen Unternehmer als auch gegenüber der zuständigen Behörde normieren; auch wird er künftig im Rahmen der von einem Verschulden nicht abhängigen Haftung nach dem Arzneimittelgesetz einen Anspruch auf Ersatz des immateriellen Schadens auf der Grundlage der Regelung in dem neuen § 253 Abs. 2 BGB (Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b) haben.

Zu Artikel 1 Nr. 1 und 2

Artikel 1 Nr. 1 und 2 enthalten ausschließlich strukturelle Veränderungen des § 84 AMG, die ihren Grund in der nachfolgend dargelegten weiteren Änderung haben und letztlich den Inhalt und das Erfassen der Vorschrift leichter verständlich machen sollen.

Zu Artikel 1 Nr. 3

Die vorgesehene Regelung räumt dem Betroffenen einen Auskunftsanspruch ein, der sich an dem Vorbild der Regelungen der §§ 8ff. UmweltHG sowie des § 35 GenTG orientiert.

Hintergrund der neuen Regelung ist die Erkenntnis, daß der Geschädigte in aller Regel den Weg „seines" Arzneimittels von der ersten Forschung über die Erprobung bis zu dessen konkretem Herstellungsprozeß nicht überschauen kann, während die pharmazeutischen Unternehmen – insbesondere zur Frage der Vertretbarkeit ihrer Arzneimittel – und auch die für die Zulassung und Überwachung zuständigen Behörden den jeweiligen Erkenntnisstand dokumentiert zur Verfügung haben (vgl. § 31 Abs. 2 Satz 2 AMG). Es erscheint daher angebracht, dem Anspruchsteller die zur Geltendmachung der ihm zustehenden Ansprüche notwendigen Tatsachen im Interesse einer prozessualen Chancengleichheit zugänglich zu machen. Dadurch wird der Geschädigte in die Lage versetzt, schon im Vorfeld eines gerichtlichen Verfahrens zu prüfen, ob er einen Anspruch auf Schadensersatz hat, was allseits unnötige Kosten und eine gerichtliche Auseinandersetzung ersparen kann.

Mit dem Auskunftsanspruch begegnet der Entwurf aber auch der Beweisnot des Geschädigten im Arzneimittelprozeß (Drucksache 12/8591 S. 258f., 267, BR-Drucksache 1012/96 S. 14ff. zusammenfassend S. 21). Der Geschädigte soll in die Lage versetzt werden, alle Fakten zu erlangen, die für die von ihm darzulegenden und zu beweisenden Anspruchsvoraussetzungen notwendig sind. Der Auskunftsanspruch umfaßt demzufolge gerade auch die für die Feststellung des Ursachenzusammenhangs maßgeblichen Erkenntnisse und diejenigen Fakten, die für die Abwägung der Vertretbarkeit des Nebenwirkungsspektrums eines Arzneimittels maßgeblich sind. Der für die Beurteilung dieser beiden wesentlichen Aspekte maßgebliche Sachverhalt kann so in den Prozeß eingeführt werden. Seine Bewertung obliegt dann dem Gericht, das sowohl in der Kausalitätsfrage wie bei der Bewertung der Vertretbarkeit differenzierte, eng an die jeweiligen Fakten angelehnte Schlußfolgerungen treffen kann.

Anders als bei einer Beweislaständerung gehen Zweifel am Bestehen des Kausalzusammenhangs damit zwar weiterhin zu Lasten des Geschädigten. Diese Konsequenz kommt freilich nur in den wenigen Fällen zum Tragen, in denen die Rechtsprechung nicht ohnehin auf-

grund der von ihr entwickelten und praktizierten Erleichterungen an den Nachweis der Kausalität, insbesondere mit Hilfe des Anscheinsbeweises, in Verbindung mit den aus dem Auskunftsanspruch gewonnenen Erkenntnissen zu einem eindeutigen Ergebnis in bezug auf den Ursachenzusammenhang kommt.

Durch die Einführung eines Auskunftsanspruchs werden die Risiken einer Beweislaständerung vermieden. So wurde bereits im Bericht der interministeriellen Arbeitsgruppe Arzneimittelhaftung (BR-Drucksache 1012/96 S. 27 f.) darauf hingewiesen, daß durch eine Beweislastumkehr nicht die naturwissenschaftliche Methode der Erkenntnis und Wahrheitsfindung verbessert, sondern lediglich die aus der Unklarheit über das Bestehen oder Nichtbestehen eines Ursachenzusammenhangs folgende Risikoverteilung verschoben wird, mit der Konsequenz, daß sich auch die Wahrscheinlichkeit der Zuerkennung unberechtigter Ansprüche erhöht.

In der Frage der Vertretbarkeit hat die Beweislastverteilung regelmäßig kein erhebliches Gewicht, weil sie vorrangig eine richterliche Abwägung zwischen Risiko und Nutzen eines Arzneimittels erfordert. Hierauf hat bereits das Gutachten Hart, das für den 3. Untersuchungsausschuß erstellt worden ist, aufmerksam gemacht (Drucksache 12/8591 S. 584 linke Spalte: „Insoweit handelt es sich bei der Frage der Vertretbarkeit um eine sogenannte Normtatsache, bei der es regelmäßig kein Non-liquet-Problem gibt"). Der Richter hat hierbei sämtliche im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung vorliegenden Erkenntnisse hinsichtlich schädlicher Auswirkungen des Arzneimittels, also auch die erst nach dem Inverkehrbringen des Arzneimittels erkannten Risiken, in seine Bewertung einzubeziehen. Auf dieser Tatsachengrundlage ist sodann vom Richter abzuwägen, ob das betreffende Arzneimittel im Zeitpunkt des Inverkehrbringens auch unter Berücksichtigung der später erkannten Nebenwirkungen vertretbar gewesen wäre. Auch diese, auf den Zeitpunkt des Inverkehrbringens rückprojizierte und damit „hypothetische" Beurteilung der Vertretbarkeit ist ausschließlich Sache der richterlichen Bewertung anhand der vorliegenden Fakten, insbesondere der im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung vorliegenden medizinischen Erkenntnisse über schädliche Auswirkungen des Arzneimittels. Die hierbei allenfalls auftretenden Probleme bei der Ermittlung der schädlichen Auswirkungen können durch den Auskunftsanspruch völlig abgedeckt werden.

Absatz 3 regelt den Auskunftsanspruch des Geschädigten gegenüber dem pharmazeutischen Untenehmer.

Bei der Geltendmachung des Auskunftsanspruchs muß der Geschädigte nach Satz 1 der Vorschrift zunächst darlegen und beweisen, daß er einen konkreten, nicht unerheblichen Schaden im Sinne von Absatz 1 erlitten hat.

Außerdem müssen tatsächliche Anhaltspunkte dafür vorliegen, daß ein konkretes Arzneimittel des in Anspruch genommenen pharmazeutischen Unternehmens diesen Schaden verursacht hat. Einerseits reicht damit ein geäußerter unbestimmter Verdacht nicht aus, um einen Auskunftsanspruch zu begründen, andererseits ist aber auch nicht der Vollbeweis einer Kausalität zu führen. Dem Richter wird damit eine Plausibilitätsprüfung aufgetragen, ob die vorgetragenen Anhaltspunkte den Schluß auf eine Ursachen/Wirkung-Beziehung zwischen dem Arzneimittel des auf Auskunft Inanspruchgenommenen und dem individuellen Schaden des Auskunftsersuchenden ergeben. Umfang und Detaillierung der zu nennenden Tatsachen sind einzelfallbezogen zu beurteilen, wobei die Sachverhaltsaufklärungsschwierigkeiten des Geschädigten angemessen zu berücksichtigen sind. Es können zur Begründung des Auskunftsanspruchs insbesondere nicht solche Anhaltspunkte verlangt werden, die einen umfänglichen Sachverständigenbeweis bzw. sachverständige Stellungnahmen erfordern, da der Auskunftsanspruch gerade der Gewinnung von Tatsachen und Erkenntnissen dient, auf deren Grundlage dann der Betroffene im Schadensersatzprozeß den Nachweis des Bestehens seiner Ansprüche führen kann.

Auskunftspflichtig ist der pharmazeutische Unternehmer, der das schadensverursachende Medikament in den Verkehr gebracht hat. Der Auskunftsanspruch kann sich auch gegen mehrere pharmazeutische Unternehmer richten. Soweit für die Verursachung der konkret eingetretenen Schädigung Arzneimittel mehrerer pharmazeutischer Unternehmer in Betracht kommen, reicht es zur Begründung des Auskunftsanspruchs gegenüber jedem einzelnen Unternehmer aus, daß der Anspruchsteller Anhaltspunkte für eine Schadensverursachung seines Medikaments vorbringt. Soweit das Zusammenwirken mehrerer Arzneimittel einen Schaden verursacht haben kann, muß der Anspruchsteller Anhaltspunkte vortragen, die (zumindest) eine Schadensmitverursachung des jeweiligen Arzneimittels begründen können. Da es auf der Stufe des Auskunftsanspruchs nur um die Feststellung eines möglichen Schadensersatzpflichtigen und die Umstände der Schädigung geht, die endgültige Feststellung jedoch dem Schadensersatzverfahren vorbehalten ist, ist ein Vollbeweis der Kausalität und damit eine letztendliche Unterscheidung zwischen Mit- und Alleinverursachung nicht notwendig.

Das Ziel des Auskunftsanspruchs, dem Betroffenen die Tatsachen und Erkenntnisse zu verschaffen, die es ihm ermöglichen, die Voraussetzungen eines ihm zustehenden Schadensersatzanspruchs darzulegen und zu beweisen, beschränkt den Auskunftsanspruch auf die

hierfür bestimmten Angaben. Satz 2 beschreibt insoweit den Umfang des Auskunftsanspruchs. Der Auskunftsanspruch erfaßt alle dem pharmazeutischen Unternehmer bis zum Zeitpunkt der Geltendmachung bekannten Erkenntnisse. Satz 2 stellt darüber hinaus eine enge Verbindung zum Schadensersatzanspruch nach Absatz 1 her, indem er festschreibt, daß eine Auskunftspflicht nur insoweit besteht, als die geforderten Angaben zur Feststellung, daß dem Betroffenen ein Schadensersatzanspruch nach dem AMG zusteht, erforderlich sind. Damit soll verdeutlicht werden, daß nur der Inhaber des potentiellen Schadensersatzanspruchs nach Absatz 1 die von ihm zur Geltendmachung seiner Ansprüche benötigten Auskünfte erhält. Der Auskunftspflichtige soll hierbei nur in dem benötigten Umfang mit Pflichten belastet werden. Der Auskunftsanspruch soll kein Ausforschungsanspruch sein.

Satz 3 erweitert den Umfang des Auskunftsanspruchs auf die für die Vertretbarkeitsbeurteilung erforderlichen Erkenntnisse. Er trägt damit dem Umstand Rechnung, daß es sich bei der Beurteilung der Vertretbarkeit um eine richterliche Abwägung zwischen Risiko und Nutzen eines Arzneimittels handelt, die über die in Satz 2 genannten Umstände hinaus weitere, vom Anspruchsteller bei der Geltendmachung im einzelnen zu bezeichnende Erkenntnisse umfassen kann. Auch diese Auskünfte stehen unter dem Vorbehalt der Erforderlichkeit für die Geltendmachung eines Schadensersatzanspruchs.

Durch die Verweisung in Satz 4 wird bestimmt, unter welchen Voraussetzungen der Anspruchsteller vom pharmazeutischen Unternehmer die Abgabe einer eidesstattlichen Versicherung verlangen kann. Besteht Grund zu der Annahme, daß die in der Auskunft enthaltenen Angaben nicht mit der erforderlichen Sorgfalt gemacht worden sind, so hat der Verpflichtete auf Verlangen zu Protokoll an Eides Statt zu versichern, daß er nach bestem Wissen die von ihm geforderte Auskunft so vollständig erteilt hat, als er dazu imstande ist.

Satz 5 will die gegenläufigen Interessen des Geschädigten und des pharmazeutischen Unternehmers nach den Umständen des Einzelfalls in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigen. Ein Auskunftsanspruch des Geschädigten muß dort zurücktreten, wo ein Gesetz die Geheimhaltung bestimmter Angaben vorschreibt oder wo eine solche Geheimhaltung aus dem überwiegenden Interesse des Unternehmers notwendig ist. Dabei ist selbstverständlich, daß das Interesse des Verantwortlichen, nicht zum Schadensersatz herangezogen zu werden, unberücksichtigt bleiben muß; das Interesse muß in einem anderen Bereich liegen, etwa im Schutz von wichtigen Fabrikations- oder Betriebsgeheimnissen.

Absatz 4 gibt einen inhaltsgleichen Anspruch gegenüber den für die Zulassung und Überwachung zuständigen Behörden. Während der Anspruch gegenüber dem pharmazeutischen Unternehmer im Kern dem Zivilrecht zuzuordnen und zivilrechtlich durchzusetzen ist, richtet sich die Durchsetzung des Anspruchs gegenüber der Behörde nach den Vorschriften des öffentlichen Rechts. Die Beteiligung der Betroffenen an diesem Verfahren folgt den allgemeinen Vorschriften des Verwaltungsverfahrensrechts.

4.2 Zu Artikel 2 – Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs

Die Schwerpunkte der vorgeschlagenen Änderungen im Bürgerlichen Gesetzbuch liegen in einer Fortschreibung des Schadensersatzes bei Beschädigung einer Sache nach § 249 Satz 2 BGB (Nr. 1), sowie in einer Fortschreibung des § 253 BGB (Nr. 2). Mit der Änderung des § 249 BGB wird der Ersatz bei der Beschädigung einer Sache neu gestaltet und vor dem Hintergrund des Ausgangspunktes der Naturalrestitution in den möglichen Fallgestaltungen der Wiederherstellung auf das Wesentliche eingegrenzt. Mit der Umgestaltung des § 253 BGB soll die Möglichkeit eröffnet werden, bei den Haftungssystemen, die von einem Verschulden nicht abhängig sind, einen Anspruch auf Ersatz des immateriellen Schadens (Schmerzensgeld) zu gewähren. Auch soll der Rechtsprechung die Möglichkeit an die Hand gegeben werden, die im Einzelfall angemessenen Höhen des immateriellen Schadensersatzes situationsgerecht neu zu überdenken, da nach der Neufassung von § 847 Abs. 2 bei einer „Bagatellverletzung“ künftig ein Ersatz für die immaterielle Schädigung nicht mehr zuzubilligen ist. Zudem wird vorgeschlagen, die Haftung des gerichtlichen Sachverständigen durch Einführung eines eigenständigen Haftungstatbestandes neu zu gestalten. Letztlich ist vorgesehen, § 825 als jedermann schützende Vorschrift zu formulieren.

Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 1 Buchstabe b

Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 1 Buchstabe b enthalten eine ausschließlich redaktionelle Änderung, die durch die in Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe c näher erläuterte weitere Änderung veranlaßt ist.

Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe c

Mit Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe c soll der Schadensersatz bei der Beschädigung einer Sache neu gestaltet werden. Das Schadensersatzrecht geht in § 249 Satz 1 BGB (Absatz 1 – Entwurf) von dem Regelfall der Naturalrestitution aus. Dieser Vorrang der Naturalrestitution wird u. a. in § 249 Satz 2 BGB (Absatz 2 – Entwurf) durchbrochen. Danach kann der Geschädigte bei Verletzung einer Person oder Beschädigung einer Sache statt der Naturalrestitution den zur Herstellung erforderlichen Geldbetrag verlangen. Dieser bemißt sich nach den objektiven

Aufwendungen, die ein vernünftiger, wirtschaftlich denkender Mensch in der Lage des Geschädigten für sinnvoll und zweckmäßig halten darf. Er orientiert sich dabei regelmäßig an den für die Reparatur in einem Fachbetrieb aufzuwendenden Kosten einschließlich der darauf entfallenden öffentlichen Abgaben. Der Geschädigte kann diesen Betrag auch dann ersetzt verlangen, wenn er die Reparatur nicht, nicht vollständig oder auf andere Art und Weise durchführt bzw. durchführen läßt. Mit der Neuregelung des § 249 Abs. 3 BGB soll der konkrete, zur Schadensbeseitigung aufgewendete Betrag in den Mittelpunkt der Schadensregulierung gestellt werden.

Nach Satz 1 des Entwurfs hat der Geschädigte wie bisher die Möglichkeit, den vollen, zur Wiederherstellung der beschädigten Sache erforderlichen Geldbetrag zu fordern. Dies setzt jedoch im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage voraus, daß er die ihm tatsächlich entstandenen Kosten nachweist. Zum Nachweis der Kosten genügt die Vorlage der Werkstattrechnung, aus der sich die vorgenommenen Arbeiten sowie der Materialaufwand entnehmen lassen.

Der Geschädigte kann nach Satz 2 auch wie bisher auf eine Reparatur ganz verzichten oder die beschädigte Sache in sonstiger Weise wiederherstellen, sei es durch Eigenleistung, sei es durch Zuhilfenahme fremder Arbeitsleistung. In diesen Fällen kann der Geschädigte jedoch entgegen der bisherigen Rechtslage nicht mehr den vollen zur Reparatur erforderlichen Geldbetrag verlangen, sondern lediglich einen um die öffentlichen Abgaben (Steuern und Sozialabgaben) reduzierten Teilbetrag. Damit soll der Tatsache Rechnung getragen werden, daß im Falle eines Verzichts auf Wiederherstellung in einem gewerblichen Betrieb die entsprechenden öffentlichen Abgaben tatsächlich nicht anfallen und keinen Gegenwert in der reparierten Sache finden, sondern als bloße Rechnungsposten in die Berechnung des zur Herstellung erforderlichen Geldbetrags eingehen.

Die daneben bestehende Alternative eines pauschalen Abzugs auf die fiktiven Reparaturkosten wurde dagegen nicht weiterverfolgt. Sie hätte zwar Vorteile im Hinblick auf Voraussehbarkeit der Schadenshöhe und Handhabung geboten, jedoch keine Möglichkeit eingeräumt, den Umständen des Einzelfalls, beispielsweise dem Verhältnis von Materialkosten und Personalkostenanteil an den Reparaturkosten mit den unterschiedlich hohen auf sie entfallenden öffentlichen Abgaben, Rechnung zu tragen. Darüber hinaus ist die, wie auch immer bestimmte Höhe einer Abzugspauschale nur unter äußersten Schwierigkeiten zu ermitteln und zu rechtfertigen.

Für den Geschädigten ist – trotz dieser Einschränkung – sichergestellt, daß er grundsätzlich weiterhin den vollen Ersatz seines Schadens erhält. Allerdings muß er nun eine Entscheidung treffen, welche der beiden Alternativen für ihn vorteilhafter ist.

Möchte der Geschädigte die beschädigte Sache ohne Reparatur weiterveräußern, kann er wie bisher die ihm zustehenden Ansprüche aus § 249 BGB an den Erwerber abtreten. Die Höhe des nach § 249 Abs. 3 BGB dem Zessionar zustehenden Schadensersatzanspruchs bemißt sich in diesem Fall freilich danach, welchen Weg dieser zur Schadensbeseitigung wählt.

Beide Abrechnungsarten können, wie sich aus der Formulierung („soweit") ergibt, auch nebeneinander zur Anwendung kommen. Läßt z. B. der Geschädigte die Sache lediglich teilweise reparieren (z. B. um bei einem Kraftfahrzeug die Fahrtüchtigkeit wiederherzustellen), dann kann er nach der ersten Alternative insoweit den vollen Reparaturaufwand ersetzt bekommen; für den nicht oder selbst reparierten Teil (z. B. die Schönheitsreparaturen) muß er sich dann mit dem Teilbetrag abfinden.

Entsprechendes gilt für den Fall, daß der Geschädigte Ersatzteile kauft bzw. kaufen läßt und mit diesen die beschädigte Sache ohne Einschaltung eines gewerblichen Betriebs repariert wird. In diesem Fall kann er die Ersatzteilkosten nach Satz 1 in dem nachgewiesenen Umfang vollständig, die Arbeitskosten nach Satz 2 nur in dem reduzierten Umfang ersetzt verlangen.

Zu Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe a

Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe a enthält eine ausschließlich strukturelle Fortschreibung des § 253 BGB, die ihren Grund in der nachfolgend dargelegten weiteren Änderung hat.

Zu Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b

Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b bewirkt eine grundlegende und weitreichende Veränderung der bisherigen Schadensausgleichssituation, soweit der Ersatz des immateriellen Schadens (Schmerzensgeld) anzusprechen ist:

Durch diese Regelung soll es in Zukunft möglich sein, auch bei den Haftungssystemen, die von einem Verschulden nicht abhängig sind, Schmerzensgeld zuzubilligen. Voraussetzung dafür muß aber in diesen Fallgestaltungen wegen der besonderen ökonomischen Situation und wegen des Wegfalls des Aspektes der Genugtuungsfunktion des Schmerzensgeldes sein, daß bei einer Verletzung des Körpers oder der Gesundheit die Schädigung sich als eine schwerwiegende und dauerhafte Verletzung darstellt. Soweit die Verletzung unmittelbar zum Tod geführt hat, soll Schmerzensgeld nicht gewährt werden. In diesen Fällen kann regelmäßig auch die – bei Gefährdungshaftungstatbeständen zur Begründung allein verbleibende – Ausgleichsfunktion nicht mehr zur Rechtfertigung einer Schmerzensgeldzahlung herange-

zogen werden, da diese den Verletzten nicht mehr erreichen kann.

Ergänzend wird auf die Ausführungen in der Begründung unter Ziffer 2.2 verwiesen.

Durch Satz 2 der Vorschrift wird klargestellt, daß die in den in Satz 1 genannten besonderen gesetzlichen Vorschriften enthaltenen Regelungen zum Umfang der Haftung, insbesondere auch die jeweiligen Haftungshöchstgrenzen, auf den neu eingeführten Anspruch Anwendung finden.

Zu Artikel 2 Nr. 3

Nach § 825 BGB ist derjenige zum Schadensersatz verpflichtet, der eine Frauensperson durch Hinterlist, durch Drohung oder unter Mißbrauch eines Abhängigkeitsverhältnisses zur Gestattung der außerehelichen Beiwohnung bestimmt.

Zwar kommt der Regelung in der Praxis keine eigenständige Bedeutung zu. Seit das allgemeine Persönlichkeitsrecht als sonstiges Recht im Sinne des § 823 Abs. 1 BGB von der Rechtsprechung anerkannt wurde, werden Schadensersatzansprüche wegen Verletzung des sexuellen Selbstbestimmungsrechts in dessen Rahmen zugesprochen, soweit ein Schadensersatzanspruch nicht ohnehin nach § 823 Abs. 2 BGB in Verbindung mit einer das sexuelle Selbstbestimmungsrecht schützenden strafrechtlichen Bestimmung besteht.

Es hätte also nahegelegen, die Bestimmung mit ihrem antiquierten Begriff der „Frauensperson" aufzuheben. Dies hätte jedoch möglicherweise zu dem falschen Schluß geführt, daß der Gesetzgeber der sexuellen Selbstbestimmung der Frau, die bisher durch den Anspruch zum Ausdruck gebrachte Bedeutung abspricht. Dies soll vermieden werden.

Die Neuregelung der Vorschrift wählt nunmehr eine jedermann schützende Formulierung des Geschädigten und bezieht insoweit auch Männer und Kinder in den Schutzbereich der Norm ein.

Zu Artikel 2 Nr. 4

Mit der Neuregelung der Haftung des gerichtlichen Sachverständigen in § 839a BGB soll der bisher bestehende, sachlich nicht gerechtfertigte Unterschied zwischen der Haftung des beeideten und des nicht beeideten gerichtlichen Sachverständigen beseitigt werden.

Während der unbeeidete Sachverständige nach § 823 Abs. 1 BGB lediglich für die Verletzung absoluter Rechtsgüter einzustehen hat und diese Haftung nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs auf Vorsatz beschränkt ist (vgl. BGHZ 62, 54), haftet der beeidete Sachverständige nach § 823 Abs. 2 wegen Verstoßes gegen ein Schutzgesetz (§§ 154, 163 StGB) für sämtliche Vermögensschäden und für jede Form der Fahrlässigkeit. Die in der Praxis nicht in jedem Fall erfolgende Beeidigung des Sachverständigen ist jedoch kein geeignetes Kriterium für den Haftungsmaßstab.

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird ein neuer Haftungstatbestand geschaffen, der die Haftung des gerichtlichen Sachverständigen für ein unrichtiges Gutachten abschließend regelt. Unerheblich ist es danach, ob der Sachverständige vereidigt wurde. Sowohl der beeidete als auch der unbeeidete Sachverständige haften für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Im Kern wird damit der Vorschlag der ZPO-Kommission (§ 839a BGB-E, Bericht, S. 358f.), die sich auch schon für eine eigenständige Vorschrift für die Haftung des gerichtlichen Sachverständigen ausgesprochen und vorgeschlagen hat, daß dieser – gleichgültig ob er vereidigt wurde oder nicht – stets für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit einzustehen habe, verwirklicht.

Mit der Regelung soll auch dem Umstand Rechnung getragen werden, daß der Rückgriff auf den Sachverständigen für den in einem Rechtsstreit aufgrund eines falschen Sachverständigengutachtens Unterlegenen die einzige Möglichkeit ist, materielle Gerechtigkeit zu erlangen. Dies birgt freilich auch die Gefahr in sich, daß rechtskräftig abgeschlossene Prozesse im Gewand des Sachverständigenhaftungsprozesses neu aufgerollt werden.

Der Verschuldensmaßstab ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt; eine Haftung für leichte Fahrlässigkeitsformen scheidet daher künftig aus. Eine Haftung für jede Fahrlässigkeit würde dem Sachverständigen die innere Freiheit nehmen, deren er bedarf, um sein Gutachten unabhängig und ohne Druck eines möglichen Rückgriffs erstatten zu können. Dies gilt um so mehr, als der öffentlich bestellte Sachverständige regelmäßig zur Erstattung des Gutachtens verpflichtet ist.

Eine Ersatzpflicht des Sachverständigen soll nur insoweit begründet werden, als einem Prozeßbeteiligten durch eine das Verfahren abschließende Entscheidung, die auf dem Gutachten beruht, ein Schaden entsteht. Ausgeschlossen von der Ersatzpflicht sind somit Fälle anderweitiger Erledigung wie z.B., daß sich die Parteien unter dem Eindruck eines unrichtigen Gutachtens vergleichen. Hier wäre der Nachweis, daß dieses Gutachten auf die Motivation der Parteien eingewirkt hat, auch nur schwer zu erbringen.

Durch den Verweis auf die Regelung des § 839 Abs. 3 in Absatz 2 der Vorschrift wird sichergestellt, daß die schuldhafte Nichteinlegung eines Rechtsmittels zum völligen Haftungsausschluß führt.

Zu Artikel 2 Nr. 5

Die Regelung ersetzt in den genannten Vorschriften – ohne Veränderung des rechtlichen

Gehalts – in bezug auf die Zeugung eines Menschen den zunehmend auf Unverständnis stoßenden Begriff „erzeugt", der vom Sprachgebrauch und allgemeinen Verständnis her dem wirtschaftlich technischen Produktionsbereich zugeordnet wird, durch den in der Gesellschaft üblichen Begriff „gezeugt".

Zu Artikel 2 Nr. 6

Durch die Neuregelung wird bei dem Anspruch auf Ersatz des immateriellen Schadens nach § 847 BGB (Verschuldenshaftung) – soweit es sich nicht um eine vorsätzliche Schadensverursachung handelt – eine „Bagatellklausel" eingeführt. Mit Blick auf die Kosten, die durch die zusätzliche Einführung eines Schmerzensgeldes gemäß Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b entstehen werden, ist eine solche generelle „Bagatellklausel" im Sinne einer Kompensation bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtungsweise erforderlich. Diese zeichnet eine Tendenz der Rechtsprechung nach, auf der Grundlage des Gedankens der „Billigkeit" in § 847 BGB im Einzelfall für geringfügige Personenschädigungen kein Schmerzensgeld mehr zuzubilligen (vgl. BGH NJW 1992, 1043f.).

Ergänzend wird auf die Ausführungen in der Begründung (Ziffer 2.2) verwiesen.

4.3 Zu Artikel 3 – Änderung des Bundesberggesetzes

Durch Artikel 3 werden die Haftungshöchstgrenzen im Bundesberggesetz – ebenso wie in den anderen vergleichbaren Gefährdungshaftungssystemen – der wirtschaftlichen Entwicklung seit der letzten Fortschreibung im Jahre 1980 angepaßt und insgesamt angeglichen. Auf die allgemeine Begründung (Ziffer 2.1) wird Bezug genommen.

4.4 Zu Artikel 4 – Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Haftungssystem des Straßenverkehrsgesetzes, das aufgrund der potentiellen Gefährlichkeit des Verkehrsmittels Automobil im wesentlichen eine von einem Verschulden unabhängige Haftung des Halters (§ 7 StVG) und gleichzeitig eine vermutete Verschuldenshaftung des Fahrzeugführers (§ 18 StVG) normiert, hat sich über Jahrzehnte hinweg bewährt. Es gewährleistet eine angemessene und in aller Regel zügige Schadensregulierung unter Berücksichtigung der am Straßenverkehr teilnehmenden Verantwortlichen und der Betroffenen. Hinzu kommt die Tatsache, daß für den Geschädigten wegen des für die Straßenverkehrshaftung vorgeschriebenen Versicherungsschutzes nach dem Pflichtversicherungsgesetz nicht nur eine Deckung seines Schadensersatzanspruchs gewährleistet ist; er hat zudem auch einen gerichtlich durchsetzbaren Direktanspruch gegen den Versicherer selbst. Ergänzt wird dieses System durch die im Falle eines Verschuldens parallel aufgerufene Haftung nach den §§ 823ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs.

Trotz dieser allgemein positiven Bilanz zeigt sich in der Rechtspraxis, daß insbesondere wegen der Zunahme des Verkehrsaufkommens, wegen geänderter Verhaltensweisen und wegen wirtschaftlicher Veränderungen in einzelnen Bereichen Fortschreibungen erforderlich sind.

Zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe a

In zunehmendem Maße sind Kraftfahrzeugunfälle mit Kraftfahrzeugen und Anhängern zu beobachten, bei denen den Geschädigten zur Identifizierung des Schädigers nur das Kennzeichen des Anhängers oder Aufliegers bekannt ist, das sich vom Kennzeichen des Zugfahrzeugs jedoch unterscheidet. Die Versicherungspflicht für Kraftfahrzeug und Anhänger bezieht sich auf die beim Gebrauch des Fahrzeugs entstandenen Schäden. Die Kraftfahrzeugpflichtversicherungsverordnung läßt deshalb zu, daß der Versicherungsschutz für Anhänger nur für Schäden gilt, die durch den Anhänger verursacht werden, wenn er mit einem Kraftfahrzeug nicht verbunden ist oder sich von dem Kraftfahrzeug gelöst hat und nicht mehr in Bewegung ist.

Halter und Versicherer des Anhängers berufen sich in der Regel darauf, daß sie nach § 7 StVG weder zur Mitteilung noch zur Identifizierung des Zugfahrzeugs verpflichtet seien, verweisen aber in den hier bekannt gewordenen Fällen auf die Haftung des Fahrers und Halters des dem Geschädigten unbekannten Zugfahrzeugs. Die Verkehrsopferhilfe behandelt diese Fälle als Schäden durch nicht ermittelte Fahrzeuge nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 PflVG mit den sich aus § 12 Abs. 2 PflVG ergebenden Einschränkungen, denen zufolge Schmerzensgeld nach § 847 BGB nur in besonderen Härtefällen geleistet wird und keine Leistungspflicht für Sachschäden am Fahrzeug des Ersatzberechtigten besteht.

Mit der vorgeschlagenen Regelung wird eine Haftung auch des Halters des Anhängers für Unfälle beim Betrieb des Gespanns eingeführt. Auch wenn der Schaden in solchen Fällen nicht oder nicht ausschließlich durch den Anhänger verursacht wird, ist eine solche Haftung sachgerecht, da der Anhänger zusammen mit dem Zugfahrzeug eine Einheit bildet, die im Straßenverkehr als ein einheitliches Kraftfahrzeug wahrgenommen wird. Die wenigsten Verkehrsteilnehmer wissen, daß das Kraftfahrzeug selbst und der mitgeführte Anhänger verschiedene Halter haben können und daher sämtliche Nummernschilder zu notieren sind. Die Regelung belastet den Halter des Anhängers nicht unverhältnismäßig. Er hat im Regelfall Einfluß auf die Auswahl des Kraftfahrzeugs und dessen Führer, steht regelmäßig in vertraglichen Beziehungen zu dessen Halter und trägt zu dem Betriebsrisiko des Gesamt-Lkw bei. Ist

der Schaden ausschließlich durch das Zugfahrzeug verursacht worden, sichert ihm Satz 2 ein Rückgriffsrecht im Innenverhältnis. Letztendlich soll in solchen Fällen der Halter des Anhängers nicht den Schaden tragen, der durch das Zugfahrzeug verursacht wurde; er erhält jedoch einen Anreiz, den Halter des Zugfahrzeugs zu benennen. An dieser Information ist er auch „näher dran" als der Geschädigte.

Zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe b

Nach Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe b wird die Entlastungsmöglichkeit des unabwendbaren Ereignisses im Straßenverkehrsgesetz gestrichen. Damit wird im Schadensfall vor allem die Position der Kinder, der Hilfsbedürftigen und der älteren Menschen gestärkt und ihrer besonderen Situation im Straßenverkehr, die bereits in § 3 Abs. 2a Straßenverkehrsordnung (StVO) normiert worden ist, besser Rechnung getragen. Zugelassen wird statt dessen entsprechend der Regelung bei der Haftung von Bahnen (§ 1 Abs. 2 Satz 1 HPflG) die Berufung auf „höhere Gewalt".

Höhere Gewalt ist ein betriebsfremdes, von außen durch elementare Naturkräfte oder durch Handlungen dritter Personen herbeigeführtes Ereignis, das nach menschlicher Einsicht und Erfahrung unvorhersehbar ist, mit wirtschaftlich erträglichen Mitteln auch durch die äußerste nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartende Sorgfalt nicht verhütet oder unschädlich gemacht werden kann und auch nicht wegen seiner Häufigkeit von dem Unternehmer in Kauf zu nehmen ist (BGHZ 7, 338; RGZ 101, 94; RG JW 1931, 865). Dieser Entlastungsgrund war nach dem Entwurf zum Kraftfahrzeuggesetz (1906) zunächst auch für den Straßenverkehr vorgesehen worden. Die weitere Diskussion zu dem Entwurf hat jedoch zu dem Entlastungsbeweis des unabwendbaren Ereignisses geführt.

Die Unterschiede zwischen beiden Entlastungsmöglichkeiten dürften sich nur in Randbereichen auswirken. Gehaftet wird in beiden Fällen, wenn der Unfall durch einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder durch ein Versagen seiner Verrichtungen verursacht wurde. Der Bundesgerichtshof (BGHZ 23, 90) hat ferner ein unvorhersehbares körperliches oder geistiges Versagen des Kraftfahrzeugführers nicht als unabwendbares Ereignis anerkannt. Handlungen dritter, beim Betrieb des Fahrzeugs nicht beschäftigter Personen schließen in beiden Fällen die Haftung aus, sofern sie nicht nach der Rechtsprechung zur höheren Gewalt wegen einer gewissen Häufigkeit vom Unternehmer in Kauf zu nehmen sind.

Der wesentliche Unterschied liegt darin, daß in den verbleibenden Fällen der Halter beim Nachweis des unabwendbaren Ereignisses entlastet wird, wenn er jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. Dazu reicht jedoch nicht schon die von einem durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer zu beobachtende im Verkehr erforderliche Sorgfalt aus. Vielmehr muß vom Schädiger bewiesen werden, daß auch ein „Idealfahrer", also ein Fahrer von höchster Sorgfalt, Aufmerksamkeit, Geistesgegenwart und Umsicht den Unfall nicht hätte vermeiden können. Dies wird in Zukunft nicht mehr zu einer Entlastung des Fahrzeughalters führen.

Die angestrebte Modifizierung der Entlastungsmöglichkeit im Straßenverkehrsrecht rechtfertigt sich aus folgenden Erwägungen:

Der Grund für die Gefährdungshaftung ist die Verwirklichung der Betriebsgefahr. Sie dient dem Ausgleich von Ansprüchen, nicht der Prävention. Es erscheint daher dogmatisch nicht sachgerecht, den Haftungsgrund von Verschuldensgesichtspunkten abhängig zu machen. Die Regelung ist auch bei sonstigen Gefährdungshaftungstatbeständen ohne Vorbild. Sie führt sachlich jedenfalls insoweit zu unbefriedigenden Ergebnissen, als zum Beispiel Kinder, die sich im Verkehr – objektiv – unsachgemäß verhalten und deren Verhalten ein für den Fahrer unabwendbares Ereignis darstellt, in vielen Fällen ohne Ersatz bleiben müßten. Dem anzuerkennenden Bestreben des Kraftfahrers, nicht unzumutbar belastet zu werden, kann in gewisser Weise über § 9 StVG Rechnung getragen werden (vgl. aber Artikel 4 Nr. 3 und 7 Buchstabe b), wonach der gegen ihn gerichtete Anspruch aus Gefährdungshaftung in der Regel entfällt, wenn den Verletzten ein grobes Verschulden trifft.

Auch in der internationalen Rechtsentwicklung ist anerkannt, im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Gefährdungshaftung nur geringe Entlastungsmöglichkeiten zuzulassen. Das Europäische Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung im Straßenverkehr, das von Deutschland bisher nicht ratifiziert worden ist, kennt den Entlastungsgrund des unabwendbaren Ereignisses nicht, sondern läßt lediglich die Berufung auf bestimmte Umstände, nämlich einen bewaffneten Konflikt, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder eine schwere Naturkatastrophe außergewöhnlichen Ausmaßes zu, Umstände also, die noch enger sind als die mit dem Entwurf vorgeschlagene Entlastungsmöglichkeit der höheren Gewalt.

Zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe c

Durch die Anfügung soll klargestellt werden, daß auch in den Fällen der unbefugten Nutzung eines Anhängers, die nicht zu einem Halterwechsel führt, lediglich der Benutzer nach § 7 StVG haftet. Dies soll allerdings dann nicht gelten, d. h. die Haftung des Halters soll erhalten bleiben, wenn er die Benutzung des Anhängers durch sein schuldhaftes Verhalten ermöglicht. Genauso soll es auch in den von Satz 2 erfaßten Fällen bei der ausschließlichen Gefährdungshaftung des Halters des Anhängers bleiben.

Zu Artikel 4 Nr. 2

Im Anschluß an Diskussionen anläßlich der Flugzeugunglücke in Ramstein und Remscheid wurde die Frage aufgeworfen, ob die haftungsrechtliche Situation militärischer Landfahrzeuge nicht an diejenige von militärischen Luftfahrzeugen angepaßt werden sollte. Nach § 53 LuftVG sind Schäden, die durch militärische Luftfahrzeuge verursacht werden, unabhängig von einem Verschulden und der Höhe nach unbegrenzt zu ersetzen. Darüber hinaus besteht in diesen Fällen ein Schmerzensgeldanspruch des Geschädigten.

Die vorgesehene Neuregelung greift diesen Gedanken auf und erklärt die in § 12 StVG enthaltenen Haftungshöchstgrenzen bei Unfällen, die sich beim Betrieb eines gepanzerten Gleiskettenfahrzeugs ereignen, für unanwendbar. Dies führt dazu, daß für diese Fahrzeuge die bereits nach geltender Rechtslage bestehende Haftung für Militärfahrzeuge nach dem StVG der Höhe nach keiner Beschränkung mehr unterliegt.

Der Begriff des gepanzerten Gleiskettenfahrzeugs entspricht dem in § 34b Abs. 1 StVZO verwendeten Begriff. Hierunter sind zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge auf Gleisketten mit integriertem Schutz für den Fahrer und die Besatzung gegen ballistische Geschosse zu verstehen. Er umfaßt auch Fahrzeuge ohne solchen Schutz, wenn sie Trägerfahrzeuge eines Waffensystems (u. a. Mehrfachraketenwerfer, Minenwerfer) sind.

Angesichts der in dem Entwurf enthaltenen sonstigen Regelungen zur Verbesserung der haftungsrechtlichen Situation des Geschädigten im Straßenverkehr (Erhöhung der allgemeinen Haftungshöchstgrenzen, Einführung eigener Haftungshöchstgrenzen für den Transport gefährlicher Güter, Einführung eines Gefährdungshaftungsschmerzensgeldes) erschienen weitergehende haftungsrechtliche Sonderregelungen für militärische Landkraftfahrzeuge weder angezeigt noch erforderlich. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, daß von einem Großteil der militärischen Landfahrzeuge (Pkw, Lkw, Kraftomnibusse etc.) keine im Vergleich zu entsprechenden zivilen Fahrzeugen höhere Betriebsgefahr ausgeht. Diese unterliegen vielmehr grundsätzlich denselben Bau- und Betriebsvorschriften vergleichbarer ziviler Fahrzeuge.

Zu Artikel 4 Nr. 3

Nach Artikel 4 Nr. 3 soll – einhergehend mit dem Vorschlag zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe b (Streichung des „unabwendbaren Ereignisses") und dem besonderen Schutz der Kinder dienend – der Einwand des Mitverschuldens zu Lasten des Kindes, sofern es das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat, entfallen.

Eine derartige Regelung ist im Grundsatz schon deshalb erforderlich, weil bei ihrem Fehlen die insbesondere auch im Interesse der Kinder vorgenommene Verbesserung in Form des Wegfalls des „unabwendbaren Ereignisses" wieder zunichte gemacht würde: Zwar könnte der Halter oder Führer des Kraftfahrzeugs sich gegenüber dem plötzlich aus einer Parklücke heraus seinem Ball hinterher auf die Straße laufenden Kind nicht mehr durch den Hinweis auf ein „unabwendbares Ereignis" entlasten; der Anspruch des Kindes könnte jedoch auf der Grundlage des geltenden § 9 mit dem Hinweis der überwiegenden Mitverursachung gemindert, letztlich bis hin zu Null reduziert werden.

Der Wegfall des Mitverschuldenseinwands soll allerdings nicht allgemein im Straßenverkehr gelten, sondern auf die Fälle beschränkt werden, in denen das Kind den Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs gegenübersteht. Denn nur diesem gegenüber kommt das altersbedingte Defizit, Entfernungen und Geschwindigkeiten richtig einschätzen zu können, zum Tragen.

Liegt eine derartige Situation vor, spielt es freilich keine Rolle, auf welche Anspruchsgrundlage das Kind seinen Schadensersatzanspruch stützt. Der ihm gegenüber vorgebrachte Mitverschuldenseinwand soll in keinem Fall berücksichtigt werden.

Im Interesse eines ausgewogenen Straßenverkehrshaftungsrechts kann unter Berücksichtigung der berechtigten Anliegen des motorisierten Verkehrsteilnehmers – sowohl mit Blick auf die Einhaltung allgemeiner Verkehrsregeln als auch in bezug auf Ersatz bei Schadenszufügung an seinem Körper oder seinem Eigentum – jedoch nicht vollständig der Einwand des Mitverschuldens gestrichen werden.

Gegenüber dem erwachsenen, aber auch dem heranwachsenden Teilnehmer am Verkehr, selbst wenn er sich nur als Fußgänger daran beteiligt, muß es möglich bleiben, dessen Mitverursachung am Unfallereignis in die Waagschale zu werfen.

Aber auch von Kindern muß erwartet und gefordert werden, daß sie zur Teilnahme an diesem Verkehr erzogen werden, dessen Regeln beachten lernen müssen und dessen Risiken einschätzen lernen können. Dies wird im Grunde auch von der modernen Jugendpsychologie nicht bestritten, wenn diese auch darauf hinweist, daß von Kindern ein verkehrsrichtiges Verhalten verlangt werde, obwohl sie nach ihren körperlichen Bedingungen, wie z. B. Lauf- und Erprobungsdrang, Impulsivität, Affektreaktionen, mangelnder Konzentrationsfähigkeit oder gruppendynamischem Verhalten dem oft nicht gewachsen seien. Gefordert wird aber aus diesen Gründen nicht eine vollständige Privilegierung des Kindes, sondern nur eine Sonderstellung bis zu einem bestimmten Lebensalter, wobei über die Höhe dieses insoweit rele-

vanten Lebensalters keine einheitliche Meinung vorherrscht.

Artikel 4 Nr. 2 stellt in bezug auf diese Altersgrenze auf die Vollendung des zehnten Lebensjahres ab und steht somit in Einklang mit vielen Stimmen aus Literatur und Praxis. So hat zuletzt der 36. Deutsche Verkehrsgerichtstag 1998 nach langen Erörterungen dem Gesetzgeber empfohlen, bei der Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz gegenüber Kindern bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres den Einwand der Mithaftung auszuschließen.

Zu Artikel 4 Nr. 4

Die Regelung ersetzt – ebenso wie Artikel 2 Nr. 6 für das Bürgerliche Gesetzbuch – im Straßenverkehrsgesetz den Begriff „erzeugt" durch den in der Gesellschaft üblichen Begriff „gezeugt".

Zu Artikel 4 Nr. 5

Durch Artikel 4 Nr. 5 werden die bisherigen Haftungshöchstbeträge des Straßenverkehrsgesetzes, die zuletzt im Jahre 1977 erhöht worden sind, der wirtschaftlichen Entwicklung angepaßt und fortgeschrieben. Auf die allgemeine Begründung (Begründung Ziffer 2.1) wird verwiesen.

Diese allgemeine Anhebung der Höchstbeträge macht es auch erforderlich, die Beträge für die Fälle anzupassen, in denen mehrere Personen durch dasselbe Ereignis geschädigt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2). Neben den bereits erwähnten Faktoren aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung in den letzten Jahren kommt hier verstärkt die Erkenntnis zum Tragen, daß im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Personen der bisher im Gesetz vorgesehene Kapitalhöchstbetrag (750 000 Deutsche Mark) absolut unzureichend ist. Das gestiegene allgemeine Verkehrsrisiko, die häufige Situation, daß mehrere Personen bei einem Unfallereignis verletzt werden, und der daraus resultierende Gesamtunfallschaden an Personen rechtfertigen es, den bisherigen Betrag mehr als zu verdoppeln und künftig einen Kapitalhöchstbetrag von vier Millionen Deutsche Mark vorzusehen. Dies hat bei der Rentenleistung zur Folge, daß dann ein Jahresrentenhöchstbetrag von 240 000 Deutsche Mark zu gewähren ist.

Zu § 12 Abs. 1 Nr. 3 wird vor diesem Hintergrund für den Sachschadensbereich der bisherige Gesamthöchstbetrag von 100 000 Deutsche Mark auf 500 000 Deutsche Mark erhöht. Die Zunahme von Schadensfällen mit mehreren beschädigten beweglichen Sachen unter Berücksichtigung des allgemeinen Verkehrsrisikos und der allgemein gestiegene Sachwert dieser Sachen sowie die Tatsache, daß Sachen von nicht unerheblichem Wert von Personen oder auf oder in Fahrzeugen mitgeführt werden, zwingen zu einer solchen generellen Erhöhung.

Zu Artikel 4 Nr. 6

In einer modernen Industriegesellschaft gehören die Herstellung und der Vertrieb von Gütern mit zu den allgemein akzeptierten und auch erforderlichen Grundlagen des Gemeinwesens. Viele Güter sowie die zu ihrer Herstellung erforderlichen Teilprodukte oder Grundstoffe sind in großen Bereichen ohne „gefährliche Güter" weder produzierbar noch erhaltensfähig. Dies bedingt, daß das gefährliche Gut oder der gefährliche Stoff sowie dessen Transport in einer hochentwickelten Volkswirtschaft nicht mehr hinweggedacht werden können.

Der Transport von Gefahrgut ist – wie jede Teilnahme am allgemeinen Verkehr – unfallträchtig. Bei Gefahrgutunfällen im Verkehr verwirklicht sich allerdings neben dem normalen Verkehrsunfallrisiko im Einzelfall auch das zusätzliche Risiko, das als typische Gefahr des beförderten gefährlichen Guts anzusehen ist. Das für diesen Fall geltende Haftungsrecht muß demnach geeignet sein, das unbestrittene Bedürfnis nach Ausgleich eines bei dem Transport gefährlicher Güter erlittenen Schadens zu befriedigen, wobei zu berücksichtigen ist, daß der Transport solcher Güter ein nicht zu unterschätzendes Gefahrenpotential darstellt.

Insbesondere die für den normalen Verkehrsunfall geltenden Haftungshöchstgrenzen können bei einem Unfall mit Gefahrgut schnell überschritten werden, so daß dann der Geschädigte allenfalls im Rahmen der der Höhe nach unbegrenzten Verschuldenshaftung der §§ 823 ff. BGB seine Ansprüche realisieren kann. Dies bedeutet zwar, daß der Schädiger für den gesamten Schaden ohne jede Begrenzung einzustehen und für Verrichtungsgehilfen im Rahmen des § 831 BGB zu haften hat, wenn ihm ein – vom Geschädigten zu beweisendes – Verschulden zur Last fällt. Letztlich sind aber insoweit die Anforderungen an die Sorgfalt nach objektiven Maßstäben zu bestimmen: Kann der Hergang der Schadensverursachung geklärt werden, wird das Gericht die nach seiner Auffassung möglichen und notwendigen Schadensvorbeugungs- und -verhütungsmaßnahmen – unabhängig von den Vorgaben des öffentlichen Rechts – unter haftungsrechtlichen Aspekten in Betracht ziehen. Das angestrebte Ergebnis einer an vorhersehbaren und möglichst objektiven Kriterien orientierten Haftung für gefährliche Güter läßt sich demnach mit den Mitteln dieses allgemeinen (Delikts-)-Rechts nur durch außerordentlich hohe abstrakte Sorgfaltsanforderungen erreichen, was aber eine ex ante wünschenswerte und verläßliche Aussage über das Haftungsrisiko kaum zuläßt.

So bietet die gegenwärtige Rechtslage für beide Seiten erhebliche Risiken. Für den Geschädigten gilt dies vor allem wegen ihrer aktuellen Haftungsbegrenzungen und wegen zum Teil mangelnder Deckung. Auf der anderen Seite besteht aber auch für den Schädiger ein schwer kalkulierbares Risiko, insbesondere da-

durch, daß ihm meist ex post ein Verstoß gegen Verkehrssicherungspflichten oder Sicherheitsanforderungen vorgeworfen werden muß und letztlich festzustellen ist.

Vor diesem Hintergrund sind die Arbeiten im internationalen Bereich zur Lösung der Gefahrguthaftung, die wegen der grenzüberschreitenden Dimension dieser Transporte erforderlich und geboten sind, bereits vorangeschritten. Die von Deutschland gezeichnete, jedoch bisher nicht in Kraft getretene Konvention für Gefahrguttransporte wird allerdings mangels ausreichender Zahl von Ratifikationen in absehbarer Zeit nicht wirksam werden können. Berücksichtigt man den dafür erforderlichen Zeitbedarf, so ist auch im Lichte der Probleme der grenzüberschreitenden Beförderungen eine nationale Verbesserung der Gefahrguttransport-Haftung erforderlich. Eine entsprechende Regelung im Straßenverkehr kann vor dem Hintergrund der internationalen Situation zunächst als „Vorabregelung" gestaltet werden und muß kein in sich geschlossenes, alle Einzelheiten regelndes und jeden Verkehrsbereich umfassendes Haftungssystem darstellen. Aus diesem Grund wird nachfolgend der Gefahrguttransport im Straßenverkehr, mit dem Dritte besonders häufig in Berührung kommen, in die bestehende Straßenverkehrs-Gefährdungshaftung integriert und mit Blick auf die Haftungshöchstgrenzen dem besonderen Gefährdungspotential eines solchen Transports angepaßt.

Soweit ausländische Transporteure im Inland einen Gefahrgutunfall verursachen, werden sie im allgemeinen nach den Regeln des Internationalen Delikts- bzw. Privatrechts diesem nationalen deutschen Haftungssystem unterfallen, so daß wettbewerbliche Verzerrungen durch diese „Vorabregelung" weitestgehend ausgeschlossen werden können.

Die Gefahrguttransport-Haftung des § 12a baut konsequent auf der allgemeinen Verkehrshaftung des Straßenverkehrsgesetzes auf und geht nicht von einem allgemein erhöhten Verkehrsrisiko im Gefahrgutbereich aus. Berücksichtigt wird nur das zusätzliche Potential mit Blick auf den Schaden, der infolge der die Gefährlichkeit begründenden Eigenschaften des gefährlichen Guts eintreten kann. Zudem gilt sie nicht in bezug auf das gefährliche Gut und die Ladung selbst und löst auch keine Ersatzpflicht für den Schaden am Transportmittel aus. Damit wird auch berücksichtigt, daß der Haftende in aller Regel – soweit Fremdschäden dieser Art entstanden sind – mit den Anspruchsberechtigten der letztgenannten Sachschadensarten in vertraglichen Beziehungen steht und dazu besondere Vereinbarungen treffen kann bzw. getroffen haben wird. Letztlich wird damit der Gedanke fortgeführt, der bereits in § 1 Abs. 3, § 2 Abs. 3 Nr. 1 des Haftpflichtgesetzes seinen Niederschlag gefunden hat.

Vor diesem Hintergrund wird zunächst in § 12a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 für den Fall der Tötung oder Verletzung mehrerer Personen ein Kapital-Haftungshöchstbetrag von 15 Mio. Deutsche Mark oder ein Rentenhöchstbetrag von 900000 Deutsche Mark festgesetzt. Des weiteren wird in § 12a Satz 1 Abs. 1 Nr. 2 für den Fall der Sachbeschädigung an unbeweglichen Sachen (z.B. verseuchtes Erdreich durch auslaufende Chemikalie) eine weitere Haftungsgrenze von 15 Mio. Deutsche Mark eingeführt.

All diese besonderen und im Vergleich zum normalen Unfallereignis höheren Haftungsgrenzen gelten nur, sofern der Schaden durch die die Gefährlichkeit des beförderten Guts begründeten Eigenschaften verursacht worden ist. Im übrigen berühren die Grenzen des § 12a die sonstigen Regelungen des § 12 Abs. 1 nicht, so daß insbesondere im Personenschadensbereich die Individualgrenze des § 12 Abs. 1 Nr. 1 auch bei einem Gefahrgutunfall beibehalten bleibt.

§ 12a Abs. 2 definiert den Begriff des gefährlichen Guts und nimmt dabei – ebenso wie die entsprechende Regelung in § 2 Abs. 2 Nr. 1 der Verordnung über den Transport gefährlicher Güter auf der Straße (GGVS) (BGBl. 1996 I S. 1886) – auf die bewährten Anlagen A und B zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR – BGBl. 1969 II S. 1489) Bezug.

In Absatz 3 der Vorschrift wird der Begriff der Beförderung festgelegt.

Absatz 4 erklärt die besonderen Haftungshöchstgrenzen des § 12a Abs. 1 dann nicht für anwendbar, wenn es sich um Beförderungen gefährlicher Güter handelt, deren Transport die öffentlich-rechtlichen Vorschriften erlauben.

Absatz 5 bestimmt, daß bei Schadensereignissen innerhalb eines abgeschlossenen, der Öffentlichkeit nicht zugänglichen räumlichen Bereichs die erhöhten Haftungsbegrenzungen nicht anzuwenden sind. Für diese Vorkommnisse bedarf es solcher Besonderheiten nicht, da sie im Rahmen der Umwelt-Anlagenhaftung besser erfaßbar sind und im Kontext mit einer solchen Haftung gelöst sind. Erforderlich ist allerdings, daß sich die schadensverursachende Beförderung als interner „Betriebsablauf" darstellt und zudem nicht Hauptzweck der betrieblichen Tätigkeit ist. Angesprochen sind damit insbesondere betriebsinterne Beförderungsvorgänge mit dem Ziel, Güter zur Be- oder Verarbeitung von einer betrieblichen Örtlichkeit zur anderen innerhalb des abgegrenzten räumlichen Bereichs zu transportieren. Ausgeschlossen ist die Ersatzpflicht aber in diesen Fällen nur, wenn sich die Beförderung ausschließlich innerhalb dieses räumlichen Bereichs ereignet hat.

Zu Artikel 4 Nr. 7 Buchstabe a

Artikel 4 Nr. 7 Buchstabe a enthält eine ausschließlich strukturelle Fortschreibung des § 16

StVG, die ihren Grund in der nachfolgend dargelegten weiteren Änderung hat.

Zu Artikel 4 Nr. 7 Buchstabe b

Die vorgesehene Regelung soll – einhergehend mit den Vorschlägen zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 3 (Streichung des „unabwendbaren Ereignisses" sowie Wegfall des Mitverschuldenseinwands gegenüber Kindern, die das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben) – den Schutz des Kindes innerhalb der besonderen Altersgruppe der bis zu Zehnjährigen vor einer eigenen Haftung im Straßenverkehr gewährleisten. Eine derartige Regelung ist erforderlich, weil bei ihrem Fehlen die insbesondere auch im Interesse der Kinder vorgenommene Verbesserung in Form des Wegfalls des „unabwendbaren Ereignisses" sowie die kindgerechte Verbesserung mit Blick auf den Einwand des Mitverschuldens über die allgemeinen Haftungsregelungen des Bürgerlichen Rechts sonst wieder zunichte gemacht werden könnte: Zwar könnte der Halter oder Führer des Kraftfahrzeugs sich gegenüber dem plötzlich aus einer Parklücke heraus seinem Ball hinterher auf die Straße laufenden Kind nicht mehr durch den Hinweis auf ein „unabwendbares Ereignis" entlasten und der Anspruch des Kindes könnte auch auf der Grundlage des vorgeschlagenen § 9 mit dem Hinweis der überwiegenden Mitverursachung nicht mehr gemindert werden; die Haftungsregeln des allgemeinen Rechts, insbesondere die Vorschriften der §§ 823ff. BGB blieben jedoch auf das Verhalten des Kindes weiterhin anwendbar mit der Folge, daß der geschädigte Halter oder Führer des Kraftfahrzeugs Ansprüche gegen das Kind erheben könnte.

Dies soll allerdings dann nicht gelten, wenn das Kind Halter des am Unfall beteiligten Kraftfahrzeugs bzw. Anhängers ist. In diesem Fall soll es bei der Halterhaftung nach § 7 StVG bleiben. Der Grund für diese Regelung ist darin zu sehen, daß das Kind in diesem Fall nicht für sein eigenes Verhalten im Straßenverkehr einzustehen hat, sondern lediglich für die von dem von ihm gehaltenen Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr.

Im Interesse eines ausgewogenen Ausgleichs muß die Bestimmung des § 829 BGB, die unter Abwägung aller Umstände letztlich nur zu einer Schadensersatzpflicht aus Billigkeitsgründen führt, entsprechende Anwendung finden. Im Lichte der Gesamtreform des Haftungssystems des Straßenverkehrsgesetzes nach diesem Schadensersatzrechtsänderungsgesetz steht zudem die Frage im Raum, ob nicht künftig im Rahmen des § 829 BGB bei Schädigungen im Straßenverkehr das Vorhandensein einer privaten Haftpflichtversicherung des Kindes verstärkt Bedeutung erlangen muß, um bei nicht unerheblichen, insbesondere körperlichen Schädigungen des Unfallgegners ausgleichend auf die Gesamtsituation zu wirken.

Nicht in Angriff genommen wird aber eine Umgestaltung des § 828 Abs. 2 Satz 1 BGB mit dem von verschiedenen Seiten geforderten Ziel, die Verantwortlichkeit des Jugendlichen im Zivilrecht generell an die Regelung der Verantwortlichkeit des Jugendlichen im Strafrecht anzupassen. Danach sollte nicht mehr allein – wie der jetzige § 828 Abs. 2 BGB es vorsieht – auf die intellektuelle Einsichtsfähigkeit abgestellt werden, sondern auch auf die Fähigkeit entsprechender Willensbestimmung. Gegen diesen Vorschlag spricht jedoch, daß § 828 BGB nur die Fälle betrifft, in denen der Minderjährige nicht „Opfer" (Geschädigter), sondern „Täter" ist, und der jeweils Geschädigte ein besonders berechtigtes Interesse am Ausgleich seines Schadens hat. So wäre es zum Beispiel für einen Landwirt, dessen Scheune von einem 9jährigen Kind beim Spielen mit Streichhölzern angezündet wird, kaum verständlich, wenn er den Schaden wegen mangelnder Deliktsfähigkeit des Kindes selbst tragen müßte. Das dazu vorgebrachte Argument, daß auch im Strafrecht auf die Fähigkeit des Jugendlichen abgestellt wird, sich der Unrechtseinsicht entsprechend zu verhalten (§ 3 Jugendgerichtsgesetz), ist nicht zwingend. Denn der Umstand, daß kein Bedürfnis des Staates nach Bestrafung besteht, kann nicht bedeuten, daß auch das Interesse des Geschädigten am Ausgleich seines Schadens zurückstehen muß.

Auch auf eine Einschränkung der Deliktsfähigkeit im Bereich des Straßenverkehrs insgesamt – also nicht nur gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr – wurde verzichtet. Dies liegt zum einen darin begründet, daß die eingeschränkte Fähigkeit von Kindern, Entfernungen und Geschwindigkeiten abzuschätzen, in erster Linie gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr zum Tragen kommt. Ein Grund hierfür ist aber auch darin zu sehen, daß eine haftungsrechtliche Privilegierung von Kindern über die vorgeschlagenen Regelungen hinaus nicht gegenüber dem gesamten nichtmotorisierten Straßenverkehr, insbesondere den ihnen in § 3 Abs. 2a der Straßenverkehrsordnung gleichgestellten Hilfsbedürftigen und älteren Menschen zu rechtfertigen ist.

4.5 Zu Artikel 5 – Änderung des Haftpflichtgesetzes

Innerhalb des Haftpflichtgesetzes werden durch die Änderungen des Artikels 5 im Kern die Regelungen des Straßenverkehrsgesetzes (Artikel 4) nachvollzogen.

Zu Artikel 5 Nr. 1

Die Aufhebung von § 1 Abs. 2 Satz 2 und 3 HPflG ist eine Folge der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes. Ausgehend davon, daß die innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße verkehrenden Schienenbahnen hinsichtlich der Entlastungsmöglichkeit Kraftfahrzeugen gleichzustellen seien, ließ § 1 Abs. 2 Satz 2 und 3 HPflG in Übereinstimmung mit § 7

Abs. 2 StVG bisher die Berufung auf das „unabwendbare Ereignis" zu. Da im Straßenverkehrsgesetz diese Entlastungsmöglichkeit entfallen und nunmehr auf die „höhere Gewalt" abgestellt werden soll, muß aus Gründen der haftungsmäßigen Gleichstellung der Beförderungsmittel eine entsprechende Folgerung für das Haftpflichtgesetz gezogen werden.

Zu Artikel 5 Nr. 2

Nach Artikel 5 Nr. 2 soll – einhergehend mit dem Vorschlag zu Artikel 4 Nr. 1 (Streichung des „unabwendbaren Ereignisses") und dem besonderen Schutz der Kinder dienend – der Einwand des Mitverschuldens zu Lasten des Kindes, sofern es das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet hat, entfallen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen zu Artikel 4 Nr. 3 (zu § 9 StVG) verwiesen. Auch insoweit ist auf einen Gleichlauf zwischen dem Bereich des Straßenverkehrs und des Bahnbetriebs zu achten.

Eine Anpassung mit Blick auf die Haftungen nach den §§ 2 und 3 (Haftung des Inhabers einer Energieanlage und Haftung sonstiger Betriebsunternehmer) ist allerdings nicht geboten. In bezug auf diese Haftungsbereiche ist das betroffene Kind nicht in der gleichen alltäglichen Konfrontations-Situation wie hinsichtlich des allgemeinen Verkehrs auf Straße und Schiene; insoweit bedarf es keiner Veränderung der Situation des Kindes, so daß es im Interesse der allgemeinen Ausgewogenheit haftungsrechtlicher Normen bei der geltenden Rechtslage bleiben kann.

Zu Artikel 5 Nr. 3

Die Regelung ersetzt – ebenso wie Artikel 2 Nr. 5 für das Bürgerliche Gesetzbuch und Artikel 4 Nr. 4 für das Straßenverkehrsgesetz – im Haftpflichtgesetz den Begriff „erzeugt" durch den in der Gesellschaft üblichen Begriff „gezeugt".

Zu Artikel 5 Nr. 4

Die Vorschrift erhöht den Rentenhöchstbetrag von 30 000 Deutsche Mark auf 60 000 Deutsche Mark. Zur Begründung wird auf die allgemeinen Ausführungen (Begründung Ziffer 2.1) sowie die Änderung zu Artikel 4 Nr. 5 (§ 12 StVG) verwiesen.

Zu Artikel 5 Nr. 5

Die Vorschrift regelt die Haftungshöchstbeträge für Sachschäden in gleicher Weise wie in § 12 Abs. 1 Nr. 3 StVG (Artikel 4 Nr. 5). Die dort gemachten Ausführungen in Verbindung mit den allgemeinen Erwägungen (Begründung Ziffer 2.1) gelten grundsätzlich auch für die Fälle des § 10 HPflG.

Zu Artikel 5 Nr. 6 Buchstabe a

Artikel 5 Nr. 6 Buchstabe a enthält eine ausschließlich strukturelle Fortschreibung des § 12 HPflG, die ihren Grund in der nachfolgend dargelegten weiteren Änderung hat.

Zu Artikel 5 Nr. 6 Buchstabe b

Die vorgesehene Regelung soll – einhergehend mit den Vorschlägen zu Artikel 5 Nr. 1 und 2 und im Gleichlauf mit den Regelungen zu Artikel 4 Nr. 1 und 3 (Streichung des „unabwendbaren Ereignisses" sowie Wegfall des Mitverschuldenseinwands gegenüber Kindern, die das zehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben) – den Schutz des Kindes innerhalb der besonderen Altersgruppe der bis zu Zehnjährigen vor einer eigenen Haftung nach § 1 HPflG gewährleisten. Auf die Ausführungen zu Artikel 4 Nr. 7 Buchstabe b (§ 16 StVG) – auch soweit § 829 BGB angesprochen ist – wird verwiesen.

4.6 Zu Artikel 6 – Änderung des Luftverkehrsgesetzes

In der Zivilluftfahrt ist bei der luftverkehrsrechtlichen nationalen Haftung zu unterscheiden zwischen der Haftung für Personen und Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden (Haftung gegenüber Dritten), und der Haftung aus dem Beförderungsvertrag (Haftung gegenüber Fluggästen und deren Sachen).

Die Haftung gegenüber Dritten ist durch die Bestimmungen der §§ 33 ff. des Luftverkehrsgesetzes geregelt; es handelt sich um eine der Höhe nach begrenzte Gefährdungshaftung (§ 37 LuftVG), innerhalb der ein Anspruch auf Ersatz des immateriellen Schadens (Schmerzensgeld) bisher nicht gewährt wird. Im übrigen bleibt eine Haftung nach allgemeinen Regelungen – vor allem auf der Grundlage der §§ 823 ff. BGB – unberührt (vgl. § 42 LuftVG).

Die Haftung gegenüber Fluggästen und deren Sachen aus dem Beförderungsvertrag ist in den §§ 44 ff. LuftVG normiert. Danach liegt eine „vermutete" Verschuldungshaftung des Beförderers aus dem Beförderungsvertrag vor, soweit dieser nicht beweisen kann, „daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder daß sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten" (§ 45 LuftVG). Daneben greift eine Haftung aufgrund des sonstigen Rechts, insbesondere diejenige aus § 823 BGB (unter Einschluß des Anspruchs aus § 847 BGB), nur ein, wenn der Schaden von dem Luftfrachtführer oder einem seiner Leute in Ausführung ihrer Verrichtungen „vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden" ist (§ 48 Abs. 1 LuftVG); insoweit handelt es sich um rechtliche Besonderheiten, die ihren Ausgangspunkt im internationalen luftrechtlichen Haftungssystem haben. Diese vermutete Verschuldenshaftung ist bei Personenschäden derzeit auf 320 000 Deutsche Mark pro Person begrenzt, wenn auch eine globale Haftungshöchstgrenze nicht festgesetzt ist; dies gilt auch für den Kapitalwert einer als Entschädigung festgesetzten Rente

(§ 46 Abs. 1 LuftVG). Für den Verlust oder die Beschädigung einer beförderten Sache haftet der Luftfrachtführer bis zu einem Betrag von 67,50 Deutsche Mark für das Kilogramm; seine Haftung für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt, oder die als Reisegepäck aufgegeben sind, ist auf einen Höchstbetrag von 3200 Deutsche Mark gegenüber jedem Fluggast begrenzt (§ 46 Abs. 2 und 3 LuftVG).

Die Luftfahrtunternehmen sind verpflichtet, zugunsten jedes Fluggastes eine Unfallversicherung mit einer Mindestversicherungssumme für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit von 35000 Deutsche Mark abzuschließen (§ 50 LuftVG).

Die durch Artikel 6 bewirkten Änderungen im Luftverkehrsgesetz betreffen im wesentlichen zwei unterschiedliche Bereiche:

- Zunächst wird die bisherige Haftungshöchstgrenze in § 37 LuftVG, aber auch der Mindestbetrag der obligatorischen Passagier-Unfallversicherung in § 50 LuftVG fortgeschrieben.
- Sodann wird für das Haftungssystem auf der Grundlage des Beförderungsvertrags die nach dem europäischen Gemeinschaftsrecht bereits vorgesehene Pflicht zur Deckung näher konkretisiert.

Zu Artikel 6 Nr. 1

Die Regelung ersetzt – ebenso wie Artikel 2 Nr. 5 für das Bürgerliche Gesetzbuch, Artikel 4 Nr. 4 für das Straßenverkehrsgesetz und Artikel 5 Nr. 3 für das Haftpflichtgesetz – im Luftverkehrsgesetz den Begriff „erzeugt" durch den in der Gesellschaft üblichen Begriff „gezeugt".

Zu Artikel 6 Nr. 2

Gemäß Artikel 6 Nr. 2 wird § 37 Abs. 2 LuftVG mit Blick auf die individuellen Haftungshöchstgrenzen der Grundentscheidung des Gesetzes angepaßt, und die bisherigen Haftungsgrenzen werden entsprechend erhöht. Zur Begründung wird insbesondere auf die allgemeinen Ausführungen (Begründung zu Ziffer 2.1) verwiesen.

Mit diesem Gesetz nicht fortgeschrieben werden die globalen Haftungshöchstgrenzen in § 37 Abs. 1, die erst im Zehnten Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (BGBl. 1992 I S. 1370) angepaßt und – auch aus heutiger Sicht noch – angemessen erhöht worden sind.

Auch die Haftungshöchstgrenze in § 46 Abs. 1 LuftVG bleibt unverändert. Eine Erhöhung ist mit Blick auf die gemeinschaftsrechtliche Situation, insbesondere die in der Verordnung (EG) 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen (ABl. EG vom 17. Oktober 1997 Nr. L 285/1) enthaltenen Haftungshöchstgrenzen weder erforderlich noch angezeigt.

Zu Artikel 6 Nr. 3 Buchstabe a und Nr. 3 Buchstabe b

Nach § 50 LuftVG sind die Luftfahrtunternehmen verpflichtet, zugunsten jedes Fluggastes eine Unfallversicherung mit einer Mindestversicherungssumme für den Fall des Todes oder der dauernden Erwerbsunfähigkeit von 35000 Deutsche Mark abzuschließen (sog. Obligatorische Passagier-Unfallversicherung – OPUV). Artikel 6 Nr. 3 Buchstabe a/Nr. 3 Buchstabe b erhöht diesen Mindestunfallversicherungsschutz – auch vor dem Hintergrund der allgemeinen Erkenntnisse zur Erhöhung der jeweiligen Haftungshöchstgrenzen (vgl. Begründung zu Ziffer 2.1) – auf 50000 Deutsche Mark. Eine wirtschaftliche Verdopplung ließe sich zwar begründen, erschien aber weder angemessen noch erforderlich: Zum einen besteht von der Deckungsseite her keine Gefahr, daß der Geschädigte seinen Schaden nicht tatsächlich ersetzt erhält, da der Haftende seine Haftpflicht gegenüber dem Passagier abzudecken hat (vgl. nachfolgend zu Artikel 6 Nr. 3 Buchstabe c). Zum anderen soll die OPUV von ihrer Funktion als auf eine Haftungssumme anzurechnende Unfallversicherungszahlung nur dazu dienen, schnell und möglichst unbürokratisch dem Geschädigten die Mittel für die ersten notwendigen Ausgaben in die Hand zu geben (im internationalen Sprachgebrauch auch als „hardship payment" bezeichnet). Vor diesem Hintergrund ist ein Betrag von 50000 Deutsche Mark auch heute ausreichend, zumal es dem Geschädigten jederzeit freisteht, sich höheren Privat-Unfallversicherungsschutz zu beschaffen.

Zu Artikel 6 Nr. 3 Buchstabe c

Während die Deckungsvorsorgepflicht (Haftpflichtversicherung oder Sicherheitsleistung) mit Blick auf die Haftung des Halters eines Luftfahrzeugs gegenüber Dritten (§§ 33ff. LuftVG) ausdrücklich in § 43 LuftVG geregelt ist, enthält das Luftverkehrsgesetz bisher eine gleichlautende Verpflichtung für den Luftfrachtführer hinsichtlich der Haftung gegenüber Passagieren (§§ 44ff. LuftVG) nicht. Allerdings normiert die direkt als nationales Recht anzuwendende Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen (ABl. EG vom 24. August 1992 Nr. L 240/1), daß ein Luftfahrtunternehmen versichert sein muß „gegen die im Rahmen seiner Haftpflicht zu ersetzenden Schäden, die insbesondere Fluggästen, an Gepäck, an Fracht, an Post und Dritten durch Unfälle entstehen können" (Artikel 7 der Verordnung). Artikel 6 Nr. 3 Buchstabe c integriert diese bereits bestehende Pflicht zur Haftungsdeckung in § 50 LuftVG und konkretisiert sie. Wesentliche Veränderungen sind deshalb nicht zu erwarten, da schon heute vom Haftpflichtigen das latent bestehende Haftungsrisiko in diesem Bereich durch Versicherungen (in aller Regel umfassend mit „Umbrella"-Deckung) abgedeckt wird.

Zu Artikel 6 Nr. 4

Die Aufhebung des bisherigen Absatzes 3 des § 53, der die ausnahmsweise Zubilligung des Schmerzensgeldes im Rahmen der militärischen Luftverkehrshaftung enthielt, ist Konsequenz aus der Tatsache, daß nunmehr generell auch im Luftverkehrsgesetz ein solcher Anspruch zugebilligt wird (vgl. Artikel 2 Nr. 2 Buchstabe b).

4.7 Zu Artikel 7 – Änderung des Gesetzes über die Unzulässigkeit der Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen

Mit der Neufassung des § 5 soll das bislang geltende Bekanntmachungsverfahren vereinfacht werden. Zum einen hat das Auswärtige Amt auf der Grundlage von Artikel 12 Abs. 3 des Abkommens vom 29. Mai 1933 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Sicherungsbeschlagnahme eine Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens zu erlassen (zuletzt für Argentinien, vgl. BGBl. 1985 II S. 1180). Sodann hat das Bundesministerium der Justiz eine Bekanntmachung über die Verbürgung der Gegenseitigkeit auf der Grundlage des § 5 des Gesetzes über die Sicherungsbeschlagnahme von Luftfahrzeugen zu erlassen. Dieses schwerfällige Verfahren soll nun dadurch abgelöst werden, daß § 5 auf die Bekanntmachung des Abkommens vom 29. Mai 1933 verweist, so daß eine eigene Bekanntmachung auf der Grundlage von § 5 entbehrlich wird. Soweit in der Vergangenheit Bekanntmachungen auf der Grundlage des § 5 unterblieben sind, werden auch diese durch die Bekanntmachung des Geltungsbereichs des Abkommens ersetzt.

Mit dieser Änderung wird zugleich auf das Erfordernis der Gegenseitigkeit verzichtet. Dieses Erfordernis hatte jedoch in der Vergangenheit keine Rolle gespielt, da das Gesetz auf andere als Vertragsstaaten nicht angewendet worden ist; den Vertragsstaaten gegenüber besteht jedoch ohnehin eine völkervertragsrechtliche Verpflichtung, die Vergünstigungen aus diesem Gesetz zu gewähren.

4.8 Zu Artikel 8 – Übergangsregelung

Die Vorschrift sieht eine auf die Neuregelung der Haftungshöchstgrenzen beschränkte, begrenzte Rückwirkung vor, um in bestimmten Fällen die Anpassung unzulänglich gewordener Schadensersatzleistungen zu ermöglichen. Für die entsprechende Vorschrift des Artikels 7 des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (BGBl. I S. 710) hat der Bundesgerichtshof entschieden, daß die im bestimmten Umfang vorgesehene Erstreckung auf zurückliegende Fälle nicht gegen das Grundgesetz verstößt (MDR 60, 216).

4.9 Zu Artikel 9 – Inkrafttreten

Die Vorschrift enthält die übliche Inkrafttretensregelung, soweit nicht die Artikel 3, 4 Nr. 5 und 6, Artikel 5 Nr. 4 und 5, Artikel 6 Nr. 2, 3 und 4 Buchstabe a und Artikel 9 betroffen sind. Für diese Regelungen ist ein späteres Inkrafttreten vorgesehen, um den Betroffenen, vor allem der Versicherungswirtschaft, ausreichend Zeit zu lassen, sich auf die veränderte Situation einzustellen und die laufenden Verträge anpassen zu lassen.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333